PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

SP

KOMPANIA LOTNICZA
kpt. „LAWY"
— str. 8 — 10

31 (1705) ● 29.07.1984 CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Stewardesa Polskich Linii Lotniczych LOT, Maria Kubin, na pokładzie Ila-62M.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

Z LOTU PO KRAJU

ZWYCIĘSTWO ŁODZIAN W RFN

Aeroklub Łódzki od 6 lat współpracuje z Aeroklubem w Dortmundzie (RFN), w ramach której łódzcy spadochroniarze kilkakrotnie startowali (wymiennie, na zasadach bezdewizowych) w imprezach w Dortmundzie, i odwrotnie, tamtejsi spadochroniarze w zawodach Aeroklubu Łódzkiego. W br. wymiana objęła po raz pierwszy szybowników, w związku z czym w Okręgowych Zawodach Szybowcowych Zagłębia Ruhry, rozegranych na lotnisku w Borkenberge k. Dortmundu, wystartowało dwóch zawodników łódzkich: **Władysław Urbuś** i **Jan Szeszko**. Zawody rozegrano w kategorii szybowców jednomiejscowych, w której uczestniczyło 34 pilotów, i w kategorii szybowców dwumiejscowych, która zgromadziła na starcie 14 załóg, wśród nich również polską.

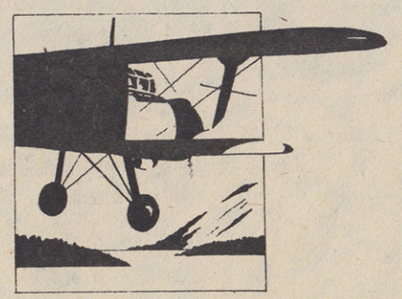
Ze względów techniczno-formalnych ekipa łódzka nie mogła zabrać ze sobą swego szybowca Puchacz, wystartowała więc w zawodach na postawionej do dyspozycji przez organizatorów imprezy, leciwej już dosyć dwumiejscówce Ka-7, rywalizując m. in. z szybowcami współczesnej generacji, jak na przykład popularny i renomowany Janus. Tym większe więc brawa dla Urbusia i Szeszki, że po 7 rozegranych konkurencjach w klasyfikacji ostatecznej zajęli zdecydowanie 1 miejsce.

Odnotowując z przyjemnością ten sukces, gratulujemy łódzkim szybownikom i życzymy, by w przyszłości go powtórzyć na szybowcu rodzimej konstrukcji. (ter)

RYBNICKI PUCHAR PREZYDENTA

Nieliczną, chociaż dość dobrą obsadę miały tegoroczne, Ogólnopolskie Zawody w Akrobacji Samolotowej o Puchar Prezydenta miasta Rybnika. Dziewięciu startujących w imprezie pilotów rywalizowało na przestarzałych, niestety, samolotach akrobacyjnych Zlin 526 AFS. Rozegrano trzy konkurencje — obowiązkową znaną, obowiązkową nieznaną i dowolną. Pomimo iż zawodnicy nie mieli za sobą dobrego treningu, w sportowej rywalizacji prezentowali niezły poziom. W zawodach startowało kilku czołowych zawodników, z mistrzem Polski **Januszem Kasperkiem** na czele. Wszystkich jednak „ograł" ich nauczyciel, **Jerzy Makula**, pracujący zawodowo jako pilot w PLL LOT, pełniący równolegle funkcję trenera akrobacyjnej kadry narodowej. Zawody, rozegrane w dniach 28 czerwca — 2 lipca br., były bardzo dobrze zorganizowane, co jest zasługą Aeroklubu ROW, i odbyły się w sportowej atmosferze.

Wyniki: 1. **Jerzy Makula** (Rybnik) — 12 565 pkt.; 2. **Janusz Kasperek** (Świdnik) — 12 545 pkt.; 3. **Marek Szufa** (Rybnik) — 12 202 pkt.; 4. **Tadeusz Mężyk** (Rybnik) — 11 862 pkt.; 5. **Adam Labus** (Katowice) — 11 257 pkt.; 6. **Henryk Makula** (Rybnik) — 10 888 pkt.; 7. **Zbigniew Żurek** (Radom) — 10 374 pkt.; 8. **Ryszard Naturalny** (Częstochowa) — 10 355 pkt.; 9. **Mirosław Zalewski** (Warszawa) — 8 832 pkt.



JEDNA KLASA W MISTRZOSTWACH POLSKI

W państwach, w których rozwinięte jest szybownictwo, od dobrych kilku lat rozgrywane są mistrzostwa krajowe w trzech klasach: otwartej, 15-metrowej nieograniczonej (tzw. klapowej) i standard. W Polsce wobec braku dostatecznej liczby szybowców klasy klapowej, od kilku lat rozgrywano mistrzostwa w klasach otwartej i standard. W bieżącym roku będzie jednak u nas znów tak, jak za dawnych lat. XXIX Szybowcowe Mistrzostwa Polski (Leszno, 20 sierpnia — 2 września 1984) rozegrane będą w jednej klasie. Polacy startować będą na Jantarach Standard. Łącznie przewiduje się udział blisko 60 zawodników, w tym 10 z zagranicy. W mistrzostwach obowiązywać będzie mocno zmodyfikowany regulamin. Postanawia on m. in., iż zaliczyć można nawet bardzo słabe konkurencje (warunek — 1 zawodnik musi przelecieć 150 km). Mistrzostwa można będzie jednak uznać za odbyte, jeśli odbędą się co najmniej cztery „mocne" konkurencje (w których co najmniej 25 procent zawodników przeleci 150 km). Podczas odejść na trasy, po raz pierwszy w tej imprezie zastosowany będzie zegar czasowy, który wcześniej wypróbują juniorzy na swych mistrzostwach Polski.

O tych i innych sprawach mówiono na czerwcowym posiedzeniu Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Począwszy od nowego roku obowiązywać będzie tzw. lista rankingowa, na której odnotowane będą rezultaty sportowe, uzyskiwane przez najlepszych szybowników w roku bieżącym i poprzednim (z odpowiednio mniejszym mnożnikiem). Miejsce na tej liście decydować ma o typowaniu pilotów do reprezentacji i startów zagranicznych, przydziale sprzętu itp.

Wobec tego, iż niektórzy z młodych pilotów wyczynowych nie czynią spodziewanych postępów, postanowiono zaostrzyć kryteria kwalifikujące do kadry juniorów II i III rocznika. Inną sprawą, która zajmuje najlepszych szybowników, są przygotowania reprezentacji do przyszłorocznych mistrzostw świata w Rieti (Włochy). Teren, z przewagą gór, w którym rozegrana będzie ta impreza, preferuje szybowce, które będą umożliwiać osiąganie dobrych wyników w zmiennej pogodzie, w dobrych i słabych wznoszeniach. Pierwsze próby z nowym produktem PZL Bielsko, szybowcem klasy otwartej Jantar 3 wykazały tymczasem, iż jest on po prostu za ciężki i nie gwarantuje we Włoszech skutecznej rywalizacji z najlepszymi szybowcami zagranicznymi w klasie otwartej. W grę wchodzi więc ewentualne wypożyczenie szybowców zagranicznych dla naszych reprezentantów. Chyba, że Bielsko upora się z nową konstrukcją i ulepszy ją na tyle, by mogła ona zadowolić naszych najlepszych pilotów. (h)

ELBLĄSKI FESTYN

Po raz dziesiąty zorganizowano Zawody Spadochronowe o Puchar Prezydenta Elbląga. Poza skokami zaplanowano sporą gamę atrakcji towarzyszących, m. in. pokazy aerobiku i karate, festyn rekreacyjny dla zgromadzonych widzów i pocztę balonową. Pierwszego dnia rozegrano konkurencję skoków na akrobację, którą wygrał **Edmund Pawłowski** z WKS Zawisza. Gdy wydawało się, że już nic nie może zepsuć ciekawej imprezy, kapryśna aura praktycznie zniweczyła wysiłek wielu ludzi. Jeszcze tylko poznaniacy pokazali balon Canon, ale z powodu zbyt silnego wiatru i opadów deszczu nie mogli zdecydować się na start. Dużym popytem w stoisku filatelistycznym cieszyła się ozdobna koperta, stemplowana okolicznościowym datownikiem. (e. j.)

WIELKI FESTYN LOTNICZY W POZNANIU

Z okazji 40-lecia PRL i ludowego Lotnictwa Polskiego, staraniem Dowództwa Wojsk Lotniczych i Aeroklubu Poznańskiego, zorganizowano na lotnisku Ławica w niedzielę, 15 lipca, wielki festyn lotniczy. Mimo fatalnej pogody zgromadził on tłumy publiczności, szczególnie dużo było rodziców z dziećmi i młodzieży, którzy z zainteresowaniem obejrzeli wystawę sprzętu, samoloty wojskowe, komunikacyjne i sportowe. Deszcz nie przeszkodził również lotnikom w zademonstrowaniu swych wysokich umiejętności podczas pokazów w locie. Między innymi wyższy pilotaż na samolocie Su-20 zademonstrował kpt. pil. I klasy **Tadeusz Zarzyka**, zdobywca tytułu Pilota Roku 1983. Lot zespołowy na samolotach TS-11 Iskra wykonali piloci I klasy, instruktorzy Wyższej Oficerskiej Szkoły w Dęblinie: ppłk **Kazimierz Kuśniar**, kapitanowie — **Krzysztof Jurek, Tadeusz Malec** i **Ryszard Nowak**. Pokaz pilotażu na śmigłowcu Mi-2 zaprezentował chor. sztab. pil. **Ryszard Kolataj**. Interesujące były również loty szybowcowe, desant spadochronowy w wykonaniu uczniów Liceum Lotniczego w Zielonej Górze oraz pokaz pilotażu na samolocie Zlin-142 w wykonaniu instr. pil. **Witolda Seroki**. Z powodu pogody nie odbył się tylko start balonu.

Festyn poznański odwiedził dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc**.

ZAWODY BALONOWE O PUCHAR „GŁOSU ROBOTNICZEGO"

Dziesięć balonów na ogrzane powietrze zgromadziły na starcie w Łodzi zawody o Puchar „Głosu Robotniczego". W imprezie, która odbyła się w dniach 30 czerwca — 1 lipca br., startowali piloci z ośmiu państw: CSRS, Danii, RFN, USA, Szwajcarii, Szwecji, Węgier i Polski. Rozegrano dwie konkurencje. Ponadto odbyły się loty pokazowe dla licznie zgromadzonej publiczności. Wyniki zawodów: 1. **Azbjorg Danhus** (Dania) — 1 573 pkt.; 2. **Ireneusz Cieślak** (Polska) — balon Canon — 1 547 pkt.; 3. **Felix Buhlman** (Szwajcaria) — 1 443 pkt.; 4. **Jiri Vokal** (CSRS) — 1 440 pkt.; 5. **Huber Harvey** (USA) — 1 326 pkt.

SZYBOWNICY POLSCY W MISTRZOSTWACH EUROPY

Polscy szybownicy powrócili w połowie lipca do kraju z II Szybowcowych Mistrzostw Europy we Francji, dowiedzieliśmy się więc dokładnie, jakie zajęli w nich miejsca. Można mówić o sporym sukcesie, bowiem **Janusz Centka**, startujący w klasie 15-metrowej na wypożyczonym przez organizatora szybowcu ASW 20F, zajął w ostatecznej klasyfikacji dobre — szóste miejsce; **Stanisław Witek** uplasował się w tej klasie na dziesiątym miejscu. Natomiast w klasie standard poszło naszym pilotom gorzej. Startujący na wypożyczonych szybowcach Pegase **Stanisław Wujczak** zajął 16 miejsce, **Franciszek Kępka** był 21.

Do mistrzostw we Francji powrócimy w jednym z następnych numerów.

WYDAWNICTWA

JERZY R. KONIECZNY — **KRONIKA LOTNICTWA POLSKIEGO 1241—1945**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 22). Str. 156, cena 80 zł, nakład 29 700 + 300 egz.

INFORMATOR LOTNICZY 1984—1985. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Z serii „Biblioteczka Aeroklubu PRL — szkolenie lotnicze". Pod redakcją **Bolesława Gaczkowskiego**. Str. 196, cena 130 zł, nakład 14 800 + 200 egz.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- SREBRO NA WAGĘ ZŁOTA
- JANTARY NAD FATRĄ
- POLSKI KASK LOTNICZY
- POD GRADEM BOMB
- MINI-SAMOLOT KOSMICZNY

Rys. W. Fuglewicz (4)

ASTRONAUTYKA

● 19.06.1984. Start satelity Kosmos-1573 (orbita 209 × 317 km; 72,9°; 89,4 min), a 15.06. Kosmos-1572.

● ESA rozważa zorganizowanie zachodnioeuropejskiego centrum informacji kosmicznej przy ośrodku ESRIN we Frascati we Włoszech.

● Francuski system lokalizacji i zbierania danych hydrometeorologicznych Argos, wykorzystujący satelity amerykańskie Tiros-N, został założony w basenie Amazonki w Brazylii (23 stacje przekazujące 4 razy dziennie dane o poziomie wody).

● 35 Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAA) odbędzie się 8—13.10.1984 w Lozannie w Szwajcarii. Równocześnie z kolokwium Międzynarodowego Instytutu Prawa Kosmicznego (IISL).

● 9 (7 udanych) startów rakiety nośnej Ariane (24.12.1979—22.05.1984). Rakiety te wyniosły satelity: Apple, Meteosat-2, Marecs-1 i 2, Sirio-2, ECS-1, Oscar-9 i 10, Spacenet-1, Intelsat 5/F7 i 5/F8 oraz 3 kapsuły technologiczne CAT. W 1984 (sierpień — listopad) mają się odbyć jeszcze 3 starty z 6 satelitami, w tym z Arabsatem.

● W czerwcu 1984 wszedł na ekrany kin w ZSRR film fabularny „Powrót z orbity". Głównymi konsultantami filmu byli kosmonauci W. Szatałow i W. Kubasow. Reżyser otrzymał już nagrodę specjalną festiwalu.

● Nowy ośrodek przygotowań i prób satelitów CAPRES w Tuluzie, we Francji (otwarty 18.04.1984), powstał w okresie 1 roku. Ma największy symulator kosmiczny w Europie Zachodniej, dla satelitów o masie do 2,5 Mg. Zawiera: 2 hale przygotowawcze, 2 sale do doświadczeń, strefę pomiarową i komorę akustyczną symulującą hałas startowy 152 dB w zakresie częstotliwości 20—11 000 Hz.

● 30.06.1984. Liczne uszkodzenia spowodowały ostateczne zamilknięcie japońskiego satelity meteorologicznego H-1.

● 29.06.1984. Starty satelitów Kosmos-1580 i Kosmos-1579, 28.06. satelity Kosmos-1578, 27.06. satelity Kosmos-1577 i 26.06. satelity Kosmos-1576.

● 21.06.1984. Parametry orbity zespołu Salut-7, Sojuz T-11 i Progress-22 (po korekcie): 328 × 365 km; 51,6°; 91,3 min.

● 21.06.1984. Start satelity Kosmos-1974 (orbita — 985 × 1 021 km; 83°; 105 min), 22.06. satelity Kosmos-1575 (orbita — 231 × 292 km; 82,3°; 89,4 min) oraz 22.06. satelity telewizyjnego i łącznościowego Raduga (orbita — zbliżona do geostacjonarnej — 35 100 km; 1,3°; 23 h 17 min).

● W Aleksandrowie pod Moskwą rozegrano w czerwcu wszechzwiązkowe zawody Kosmos — 84, z wykorzystaniem łączności Ziemia — Kosmos — Ziemia.

● 21.06.1984. Pekińska gazeta „China Dayly" podała o utworzeniu w armii ChRL związku rakiet strategicznych. Związek składa się z różnych jednostek wojskowych i jest zdolny do względnie samodzielnego wykonywania zadań.

● Francuski narodowy program kosmiczny na 1984 przewiduje zwrot nakładów finansowych: łączność — 33%, obserwacja Ziemi i zbieranie danych — 26%, pojazdy kosmiczne — 16%. Poza tym są programy międzynarodowe: wielostronne i dwustronne.

● Zmarł prof. Robert Grandpierre, twórca francuskiej medycyny kosmicznej, członek akademii medycznej oraz akademii lotniczo-kosmicznej (11.03.1984).

● System satelitarnej lokalizacji i ratownictwa Sarsat — Kospas poszukiwał zaginionego 28.02.1984 w prowincji Saragossa w Hiszpanii samolotu wojskowego USA z 15 osobami na pokładzie.

● W sprzedaży w Polsce były niedawno książki radzieckie: „Wszystkie „cuda" w jednej książce" (przekład z komentarzem znanej książki „UFOs, Urwelt, Ungeheuer" wydanej w 1980 w RFN) oraz „Mikrokomputery w systemach dynamicznych". Pierwsza (336 str.) omawia sprawy UFO, paleastronautyki, trójkąta bermudzkiego, kosmitów itd. z punktu widzenia współczesnego stanu wiedzy, druga (208 str.) zajmuje się m. in. mikrokomputerami na pokładzie samolotów i statków kosmicznych. Wspomniano w niej o międzynarodowym programie Interkosmosu — Intertoku — badającym silne wybuchy w plazmie kosmicznej.

z BOLESŁAWEM GARGAŁĄ — trenerem Spadochronowej Kadry Narodowej

W NAGRODĘ JESZCZE JEDEN SKOK

— ... Już od dziecka lotnictwo bardzo mnie interesowało. Zostałem szybownikiem. Później, pełniąc służbę wojskową w lotnictwie, jako strzelec pokładowy, wykonałem skok ze spadochronem. Tego wymaga regulamin szkolenia lotniczego. A więc klamka zapadła... Samolotem Po-2 windowałem się w górę. Na odpowiedniej wysokości pilot dał mi sygnał: skacz! Wygramoliłem się na skrzydło. Spojrzałem na pilota. Zobaczyłem jego uśmiechniętą twarz. Zrobił do mnie „perskie". To mi dodało otuchy. Skoczyłem. I dopiero teraz odczułem niepokój. Gdybym miał w tej chwili czego się złapać. Ale nie było czego. Dopiero gdy otworzył się spadochron — strach minął. Wylądowałem szczęśliwie. Później, na wieczornym apelu, usłyszałem słowa dowódcy: „Za prawidłowe wykonanie skoku udzielam pochwały Bolesławowi Gargale, któremu w nagrodę przydzielam... jeszcze jeden skok w dniu jutrzejszym!". Ten drugi skok „zaraził" mnie sportem spadochronowym. Tak mi się te skoki spodobały, że korzystałem z każdej nadarzającej się okazji. Widząc mój zapał do skakania, dowódca skierował mnie na kurs instruktorski, który ukończyłem z wynikiem bardzo dobrym. Zostałem instruktorem spadochronowym. Po odbyciu służby wojskowej wróciłem do swojego rodzinnego miasta, Rzeszowa, i tu zgłosiłem się do Aeroklubu Rzeszowskiego, w którym pracuję do dziś.

W ten sposób Bolesław Gargała, trener spadochronowej kadry narodowej, rozpoczyna opowieść o swojej zawodniczej karierze. Były to lata pięćdziesiąte. Młody entuzjasta spadochroniarstwa pracuje jako instruktor, a jednocześnie skacze, doskonali technikę skoku, spadania, lądowania. Wykonuje skoki coraz bardziej trudne, skomplikowane, rośnie ich skala trudności. W 1953 zajął 6 miejsce w I Spadochronowych Mistrzostwach Polski. W 1958 wyjeżdża na Spadochronowe Mistrzostwa Świata (CSRS). Plasuje się na 24 miejscu. Dużo skacze. Wraz ze Stefanem Czerwonką dokonuje pierwszej (nieudanej) w kraju próby akrobacji zespołowej. Śmiałkowie nie znają jeszcze podstawowych zasad skoku zespołowego, brak im doświadczenia. Tylko centymetry dzieliły ich od nieszczęśliwego wypadku. Ale w końcu udaje się. W latach pięćdziesiątych Bolesław Gargała, jako pierwszy w kraju, wykonuje skok ze spadochronem na stadion sportowy w czasie masowej imprezy. Bolesław Gargała reprezentuje Polskę na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w USA (1962). Oto jego wspomnienia:

— Byłem bliski medalu. Wszystkie skoki regulaminowe wykonałem bardzo dobrze. Powiem inaczej — na medal. Ale pech mnie prześladował, gdyż organizatorzy unieważnili konkurencję, w której uzyskałem najwięcej punktów. I medal diabli, a raczej... Amerykanie, wzięli. Po prostu nie wszyscy tę konkurencję zaliczyli. Do dolnego limitu zabrakło dwóch zawodników i stąd to wszystko. Tylko dziwnie to jakoś się złożyło, bo unieważnienie tej właśnie konkurencji dawało zawodnikom USA złote medale w punktacji zespołowej i indywidualnej. Natomiast uznanie tej konkurencji całkowicie zmieniało końcową punktację. Medalu nie przywiozłem, choć uzyskane wyniki do tego mnie upoważniały.

— Czy w czasie zawodniczej kariery był Pan w sytuacji szczególnie niebezpiecznej?

— Tak. Było to podczas Spadochronowych Mistrzostw Polski w Warszawie (1959). Wykonywałem skok z wysokości 2 000 m z 30-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu i wykonaniem figur akrobacji. Na wysokości około 500 m wyszarpuję uchwyt, ale czasza spadochronu wyszła z pokrowca tylko do połowy i nie otworzyła się. No, to trzeba się ratować spadochronem zapasowym. Sięgam za uchwyt. Ciągnę. I nic! Nie wychodzi. Próbuję raz i drugi — też bezskutecznie. A ziemia coraz bliżej. Kieruję wzrok na rękę szamocącą się z uchwytem i w ułamku sekundy konstatuję, że kąt wyszarpywania uchwytu jest niewłaściwy, że wyzwalając spadochron tym sposobem jestem bez szans. Z pełną świadomością kontroluję manewr wyszarpnięcia uchwytu i teraz dopiero czynię to z łatwością. Za moment szczęśliwie ląduję. I co się okazało? Spadochron główny nie otworzył się, ponieważ spadochron wyciągający zaczepił o półautomat wyzwalający, natomiast w przypadku spadochronu zapasowego — niewłaściwie skonstruowana była kieszonka z uchwytem. Pierwsza wada konstrukcyjna została ujawniona już wcześniej, drugą wykryłem właśnie ja, w czasie tego skoku z przygodami. Wkrótce też obie te niedoskonałości zostały usunięte.

Po ośmiu latach czynnego skakania ze spadochronem Bolesław Gargała oddał się bez reszty pasji instruktora spadochronowego. Swoje doświadczenie postanowił przekazać młodszym od siebie. Kierownictwo APRL zaproponowało mu funkcję pomocnika trenera kadry, a od prawie 20 lat pełni nieprzerwanie funkcję trenera spadochronowego kadry narodowej. Pod jego trenerskim okiem polscy skoczkowie odnieśli wiele sukcesów. Wielu młodych zawodników, w tym Edward Ligocki i Stanisław Sidor zdobyli złote, srebrne i brązowe medale. Przez wiele lat nasza reprezentacja zaliczana była do ścisłej światowej czołówki, klasyfikowano ją na dobrej czwartej pozycji. Ostatnie lata były jednak dla naszych skoczków gorsze. Nie osiągaliśmy błyskotliwych sukcesów przeciwnicy zepchnęli nas na gorsze pozycje w tabelach klasyfikacyjnych. A jak będzie w roku bieżącym? Czy na tegorocznych MŚ, które odbędą się na przełomie sierpnia i września we Francji, odzyskamy utracone pozycje? Odpowiada Bolesław Gargała.

— Przed kilkoma dniami wróciłem do Rzeszowa po zakończeniu już trzeciego w bieżącym roku obozu szkoleniowo-treningowego. Jestem trenerem kadry męskiej, a więc będę się wypowiadał wyłącznie o niej. Kadra żeńska to domena trenera Stanisława Sidora. Kandydaci do reprezentacyjnej piątki wyłonieni zostaną z ośmioosobowej grupy. Wszyscy oni w ramach przygotowań do tegorocznego sezonu wykonali łącznie ponad 200 skoków. Wyniki są, moim zdaniem, obiecujące. Ale co innego oznacza osiągnięcie wyniku na treningu, a co innego na zawodach. To nie to samo. Ważnym sprawdzianem był udział naszych skoczków w Spadochronowych Mistrzostwach Krajów Socjalistycznych, które odbyły się w Bielsku-Białej.

— Czy jednak sprzęt, jakim dysponujecie, jest na tyle dobry i nowoczesny, że nie stawia naszych skoczków na pozycji przegranej?

— Dysponujemy sprzętem wysokiej klasy, takim samym, jaki mają zawodnicy NRD, mistrzowie świata. Dysponujemy też naszymi polskimi SW-12. Wcale nie ustępują tym ze znaczkami renomowanych firm. Ale czy od czasu ostatnich mistrzostw świata nie wymyślono czegoś nowocześniejszego? Nie wiem. Nie mamy okazji uczestniczenia w ważniejszych zagranicznych imprezach spadochronowych w charakterze obserwatorów, jak to czynią np. trenerzy niektórych drużyn piłkarskich. Nie jesteśmy więc w kursie...

— Czy trener kadry narodowej ma też inne troski?

— Nie podoba mi się organizacja szkolenia spadochronowego w naszym kraju. Wciąż jeszcze, niestety, zwracamy uwagę na ilość, a nie na jakość szkolenia. Nie wszystkie aerokluby zresztą mają odpowiednie warunki do szkolenia wyczynowego, gdyż niedostateczna jest liczba wysoko kwalifikowanej kadry instruktorskiej. I dlatego, moim zdaniem, kilka sąsiadujących ze sobą aeroklubów powinno się łączyć, nazwijmy to — w okręgi szkoleniowe, które wspólnym wysiłkiem, a nie każdy na swój sposób, powinny stwarzać warunki do szkolenia z prawdziwego zdarzenia.

— Mamy przecież w kraju dwa dobrze zorganizowane specjalistyczne ośrodki szkolenia spadochronowego w Krośnie i Nowym Targu. Czy ośrodki te nie spełniają właściwie swych funkcji?

— Krosno jest ukierunkowane na masowe szkolenie kandydatów dla potrzeb wojska. Nie można więc w tym przypadku mówić o wyczynie. Natomiast Nowy Targ, który powinien zwracać uwagę właśnie na wyczyn, nie czyni tego w sposób należyty.

— To stwierdzenie, a fakty?

— Po pierwsze nie mogę się zgodzić z tym, że na szkolenie spadochronowe, z zamiarem przygotowania wyczynowca, przyjmowani są kandydaci w wieku powyżej 20 lat. Tak jak w pływaniu, czy gimnastyce, albo w jeździe figurowej na łyżwach, szansę osiągnięcia wysokiego poziomu w tej dyscyplinie sportu może mieć młody człowiek, który skacze w wieku 15—16 lat, a dopiero w latach następnych szlifuje formę, doskonali kunszt, zdobywa doświadczenie. Oczywiście mogą być wyjątki od tej reguły. Druga przyczyna, wpływająca na nie najlepszą ocenę naszego obecnego wyczynu, jest prozaiczna. Nieodzownym elementem w pracy szkoleniowej jest sprawnie działający magnetowid. Wzrokowa ocena skoku nie jest wystarczająca. Skok zarejestrowany na taśmie magnetycznej można wielokrotnie analizować, oglądać poszczególne fazy skoku na zwolnionych obrotach i tym samym dostrzec wszystkie popełnione błędy, niedokładności. Sam skoczek może kontrolować siebie, dostrzec gdzie, w którym momencie, w której fazie skoku popełnia błędy. A to daje efekty. Wszyscy liczący się w sporcie spadochronowym stosują ten system. My również... kiedyś stosowaliśmy takowy. Ale przed pięcioma laty magnetowid się zepsuł, a na nowy nas nie stać.

— Czy trener kadry wierzy w możliwość odzyskania utraconych pozycji?

— Chłopcy osiągają bardzo dobre wyniki. Są w formie. Wierzę, że stać ich na rywalizację z najlepszymi. Jestem optymistą.

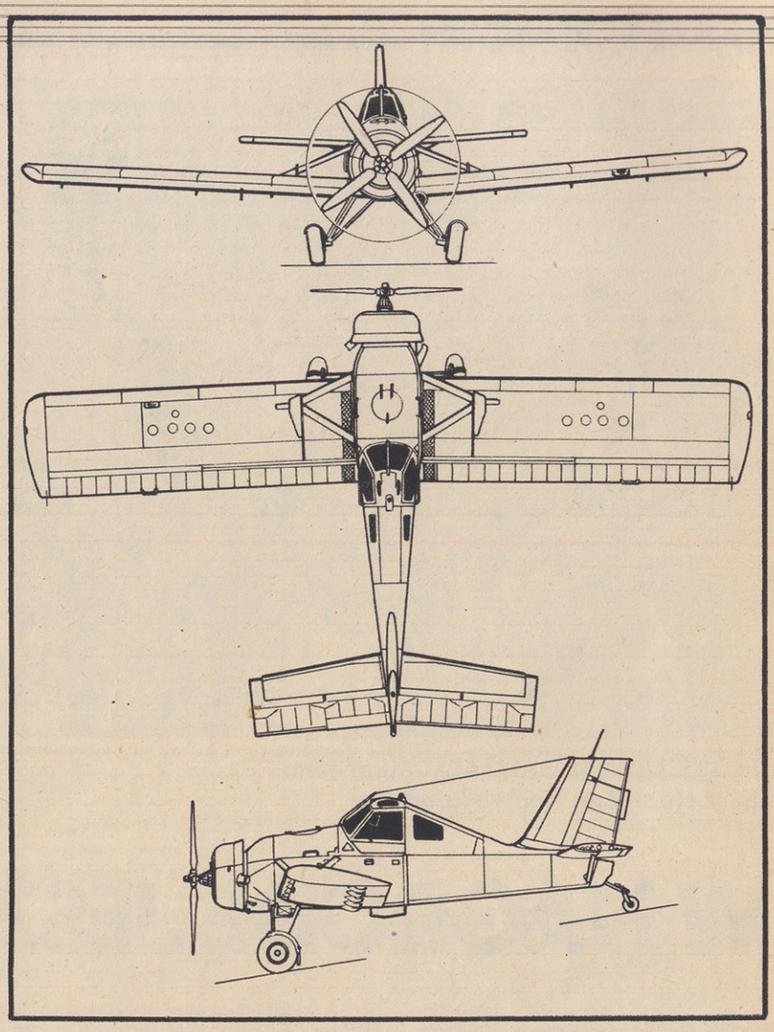
— Oby. Dziękuję za rozmowę.

JULIAN WOŹNIAK

Zdjęcie: Z. Czajkowski

NOWY SAMOLOT
Z WSK PZL – WARSZAWA – OKĘCIE

PZL 106 BR KRUK



Samolot jest rozwinięciem znanej rodziny Kruków: PZL 106A i PZL 106A model B. Jest nadal typowym samolotem rolniczym nowej generacji, aczkolwiek może być również wykorzystany do gaszenia pożarów naziemnych. Jako samolot rolniczy średniego udźwigu może być wyposażony, w zależności od potrzeb, w aparaturę:

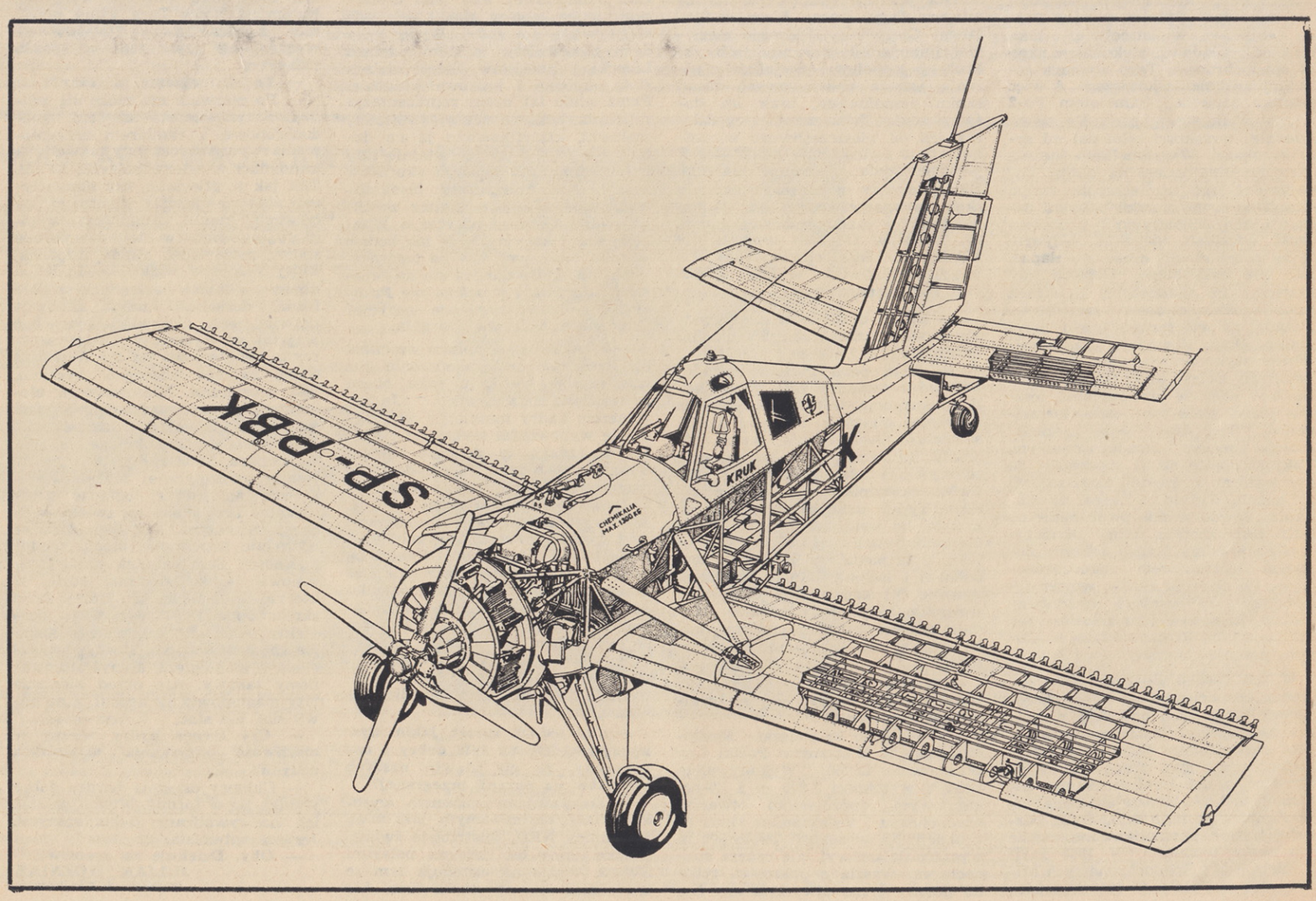
— do oprysków średnio i grubokroplistych;
— do oprysków drobnokroplistych (atomizery);
— do rozrzucania środków sypkich;
— do gaszenia pożarów naziemnych.

Jest samolotem jednomiejscowym. W lotach dla przebazowania może przewozić mechanika samolotu lub aparaturę rolniczą do opryskiwania, specjalnie mocowaną w przestrzeni bagażowej znajdującej się pod kabiną w kadłubie samolotu. Tam również może przewozić urządzenia naziemne i narzędzia w specjalnie mocowanej skrzyni.

PZL 106BR jest samolotem o układzie dolnopłatowca zastrzałowego z podwoziem stałym i sterowanym kółkiem ogonowym. Konstrukcja samolotu jest metalowa z pokryciem tylnej części spływu klap, lotek i sterów tkaniną poliestrową. Zbiornik na chemikalia o pojemności 1 400 dm³ znajduje się przed kabiną pilota.

Zespół napędowy, to silnik tłokowy, siedmiocylindrowy w układzie pojedynczej gwiazdy z reduktorem obrotów śmigła, PZL 3SR, o mocy 441 kW (600 KM). Śmigło US 133000 — metalowe, czterołopatowe o stałych obrotach. Zespół napędowy powstał z modyfikacji silnika PZL 3S i śmigła US 133000.

Główne różnice modyfikacyjne samolotu PZL 106BR Kruk polegają na wprowadzeniu: innej konstrukcji skrzydeł, krótszych za-



strzałów skrzydłowych oraz innego zespołu napędowego.

Dalsze zmiany nie są już zmianami zasadniczymi i dotyczą: instalacji paliwowej oraz olejowej, chłodzenia silnika, skuteczności hamulców, a także wyposażenia samolotu. Są to zmiany polepszające eksploatację.

Co dały te zmiany? Zastosowanie innego profilu skrzydeł poprawiło ich nośność, a zwiększenie grubości profilu pozwoliło zastosować integralne zbiorniki paliwowe (wykorzystano na zbiorniki wewnętrzną przestrzeń skrzydeł). Klapy skrzydłowe skróciły długość startu i lądowania. Krótsze zastrzały profilowe skrzydeł poprawiły opływ aerodynamiczny i zmniejszyły opory czołowe oraz indukcyjne.

Zastosowanie silnika reduktorowego (o przełożeniu liczby obrotów śmigła w stosunku do liczby obrotów wału głównego silnika — 0,7) umożliwiło zwiększenie średnicy śmigła, a w wyniku zwiększenie ciągu śmigła i znaczne zmniejszenie hałasu (w porównaniu z poprzednim zespołem napędowym).

Uzyskane efekty ekonomiczne i użytkowe, to:

— Zmniejszenie zużycia paliwa (zwiększenie wartości ciągu śmigła — mniejsze zapotrzebowanie mocy silnika dla uzyskania pożądanych parametrów lotu).
— Poprawa manewrowości samolotu przez skrócenie rozbiegów i dobiegów oraz zwiększenie wznoszenia i zmniejszenie wrażliwości na przeciągnięcia przy małych prędkościach. Uzyskano to właśnie przez zastosowanie innego profilu skrzydeł, mechanizację skrzydeł (klapy) i poprawę opływu (skrócenie zastrzałów).
— Zmniejszenie poziomu hałasu.

Już wymienione czynniki wskazują, że modyfikacja samolotu PZL 106 poszła we właściwym kierunku. Nie czas jeszcze na szczegółowe opisanie osiągów zmodyfikowanego samolotu, ponieważ został on, jako typ, zgłoszony do Ministerstwa Komunikacji — Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego dla wydania certyfikatu, czyli Świadectwa Typu. Wydanie Świadectwa Typu będzie możliwe po sprawdzeniu zgodności budowy samolotu i jego własności lotnych z przepisami, wg których został zbudowany. W tym przypadku z przepisami brytyjskimi BCAR (British Civil Airworthiness Requirements). Po uzyskaniu tego świadectwa (co nastąpi prawdopodobnie w najbliższym czasie) samolot PZL 106BR Kruk będzie mógł być oferowany potencjalnym nabywcom i wejść do produkcji w zakładach WSK PZL-Warszawa-Okęcie.

Na tym jednak nie kończą się prace przy tym typie samolotu. Nowy Kruk będzie musiał jeszcze przechodzić długotrwałe próby eksploatacyjne lub przyśpieszone zmęczeniowe próby stoiskowe na specjalnych urządzeniach naziemnych, dla potwierdzenia założonej żywotności samolotu (określenia liczby godzin bezpiecznej eksploatacji).

A teraz parę słów o twórcach samolotu. Głównym konstruktorem samolotu jest mgr inż. Andrzej Frydrychewicz, konstruktorem prowadzącym mgr inż. Klemens Wołos, projektantem płata inż. Zdzisław Glazer, konstruktorem śmigła inż. Stanisław Malewski. Silnik skonstruował zespół z WSK PZL-Rzeszów. Trudno jest tu wyliczyć wszystkich, którzy przyczynili się do powstania nowej konstrukcji.

Inż TADEUSZ MACANDER

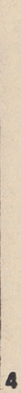
SAINT EXUPERY — w 40 rocznicę śmierci

1

2

31 lipca mija 40 rocznica śmierci Antoine'a de Saint-Exupery'ego, jednego z napopularniejszych autorów francuskich XX wieku, a bezspornie jednego z najwybitniejszych pisarzy spośród lotników. Urodzony 29 czerwca 1900 w Lyonie, w młodości studiował, ale po odbyciu służby wojskowej w lotnictwie pozostał wierny zdobytemu tam zawodowi pilota. W 1926 rozpoczął pracę w Liniach Lotniczych Latécoère (Lignes Aeriennes Latécoère), przewożących regularnie pocztę lotniczą między Francją a jej afrykańskimi posiadłościami. Po przedłużeniu tej linii na kontynent południowoamerykański pełnił funkcję kierownika bazy Compagne Generale Aerospatiale w Buenos Aires, nie zaniedbujący przy tym zresztą latania.

3



4

5

Pozostaje ono jego pasją do końca życia. Zmobilizowany w 1939, odbywa w składzie 2 dywizjonu 33 pułku wywiadowczego szereg lotów bojowych, choć jako znana osobistość mógłby zadowolić się służbą na tyłach. Nie pogodził się z klęską Francji i udał się do Stanów Zjednoczonych AP, by po inwazji Afryki wrócić znów do lotnictwa. Odbył — ponownie w składzie dywizjonu 2/33 — 9 lotów bojowych. Nie powrócił z dziesiątego lotu, zestrzelony nad Morzem Śródziemnym.

Jako pisarz Saint Exupery zadebiutował w 1926 opowiadaniem „Lotnik", w 1928 powstała jego pierwsza książka o tematyce lotniczej „Poczta na południe". Sławę literacką przyniósł mu opublikowany w 1931 „Nocny lot". W drugiej połowie lat trzydziestych Saint-Exupery parał się także dziennikarstwem, m.in. nadsyłając korespondencje z walk w Hiszpanii. Zaowocowało to wydaną w 1939 „Ziemią, planetą ludzi", która stała się drugim wielkim sukcesem pisarza. Podczas jego pobytu w Stanach Zjednoczonych powstał „Pilot bojowy" (1942) i wydany w rok później „Mały Książę".

*

Podpisy do zdjęć: 1. Należał jednak bez wątpienia do pionierów lotnictwa. W 1928 awansował na kierownika lotniska Cap Juby w Maroku. Widzimy go tu (trzeci od lewej) na tle użytkowanego wówczas jeszcze Bregueta-XIV. 2. Ameryka Południowa. Saint-Ex — jak go poufale nazywali koledzy — i jego przyjaciel Noelle Guillaumet. Samolot, to Latecoere 28-1. 3. Znów w mundurze. Marzec 1940 na lotnisku polowym Athiessous-Laon. Kapitan Saint-Exupery jest dowódcą wyposażonej w Potezy-637 eskadry w 2 dywizjonie 33 pułku wywiadowczego. 4. Saint-Exupery — pisarz. Większość jego dzieł została przetłumaczona także na język polski. 5. Mimo przekroczenia granicy wieku i niedowładu ręki major de Saint-Exupery dokonuje — na własną prośbę, dzięki staraniom u władz lotniczych — lotów bojowych nad terytorium nieprzyjaciela. 6. Saint-Exupery (pierwszy z prawej) pod skrzydłem rozpoznawczo-fotograficznej jednomiejscowej wersji P. 38 Lightning. 7. Saint Exupery żyje w pamięci milionów czytelników, żyje w sercach tych, którzy go znali i kochali. Wykonana przez jego żonę statua w jej domu w Crasse. **RAJMUND SZUBAŃSKI**

6

7

SPORTOWCY czterdziestolecia 4

W połowie lat pięćdziesiątych, kiedy dla polskiego lotnictwa sportowego powiały nowe, ożywcze wiatry, nasze szybownictwo dawało coraz szerzej znać o sobie na arenie międzynarodowej, ustanawiano wiele rekordów Polski i świata. Oprócz wymienionych, na listę rekordzistów świata wpisali się m.in.: **Adam Brzoza**, mistrz Polski 1955 w klasie szybowców dwumiejscowych, który na Bocianie ustanowił (14.07.1955) rekord świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 200 km — 45,060 km/h. Miesiąc później (14.08.1955) rekord ten poprawił **Henryk Zydorczak** z Aeroklubu Ostrowskiego na 66,048 km/h; dwa dni potem ustanowił on nowy rekord świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km — 50,326 km/h, w 1960 był trzeci w mistrzostwach NRD w klasie standard; **Lidia Pazio**, instruktorka Aeroklubu Jeleniogórskiego, kilkakrotna rekordzistka świata w klasie D2, m.in. wysokości absolutnej — 8 300 m i przewyższenia — 7 240 m (5.12.1961).

Józef Pieczewski (z lewej), po zdobyciu tytułu mistrza Polski w roku 1961. Obok — Jerzy Popiel.

We wrześniu (3—13) 1955 odbyły się na Żarze I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Wygrał je młody, dobrze zapowiadający się pilot Aeroklubu Łódzkiego, **Józef Pieczewski;** od tytułu mistrza juniorów doszedł on w 1961 do tytułu mistrza Polski, ustanowił także kilka rekordów. W kilka lat potem zginął śmiercią lotnika.

Były to czasy, kiedy nasze lotnictwo sportowe burzliwie torowało swe drogi rozwojowe. Bito nie tylko szybowcowe rekordy świata, ale także spadochronowe, samolotowe, a nawet śmigłowcowe, o czym w tym cyklu będzie jeszcze mowa. W tym to okresie na widownię wielkiego wyczynu szybowcowego zaczęły wkraczać nowe generacje pilotów, o których głośno będzie potem przez ponad 20 i więcej lat. Obok Leszna wielkie latanie wyczynowe miało miejsce również w Lisich Kątach, bazie Aeroklubu Grudziądzkiego. Tam to dała o sobie znać po raz pierwszy szerzej

PELAGIA MAJEWSKA

młoda pilotka Aeroklubu Lubelskiego, później członkini Aeroklubu Łódzkiego i następnie aż do dziś — Aeroklubu Warszawskiego. Z domu Pietrzak, wyszła za mąż za oficera pilota i przyjęła jego nazwisko, pod którym wpisała się do historii polskiego i światowego szybownictwa. Zaczęła latać w 1950, pierwsze trzy rekordy świata ustanowiła w Lisich Kątach w 1956: przelot docelowo-powrotny w klasie D2 — 341,9 km; prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km w klasie D2 — 66,7 km/h; przelot docelowo-powrotny w klasie D1 — 523 km. Jako pierwsza w PRL wyróżniona została za 1956 Medalem Tańskiego. W konkursie-plebiscycie „Skrzydlatej Polski" na najlepszego sportowca lotniczego Polski 1956 uplasowała się na trzecim miejscu. W 1958 ustanowiła trzy dalsze rekordy świata, dwa w 1959, jeden w 1960 i dwa w 1962, a w 1963 aż pięć, po jednym w 1968 i 1980. Ogółem ustanowiła 17 rekordów świata, ostatni 14.05.1980 w przelocie docelowo-powrotnym w klasie D2 — 617,43 km, do dziś nie pobity; poza tym konto jej wzbogaciło 21 rekordów Polski. Jako druga szybowniczka w Polsce i trzecia na świecie zdobyła diamentową odznakę szybowcową (1957). Jako pierwsza w PRL wyróżniona została przez FAI Medalem Lilienthala (1960). Wielokrotnie startowała w zawodach międzynarodowych, dwukrotnie zwyciężała w międzynarodowych kobiecych zawodach szybowcowych FAI w 1973 i 1977, w 1975 zajęła drugie miejsce. Wcześniej, w 1966, zajęła drugie miejsce w klasyfikacji kobiet w mistrzostwach krajów socjalistycznych w ZSRR. Wielokrotnie też brała udział w pokazach lotniczych. Jest zasłużonym mistrzem sportu, odznaczona medalem Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe.

Pelagię Majewską zalicza się do czołowych polskich szybowniczek klasy światowej, uważa się ją za wzór osobowy dla młodych pilotek i pilotów. Jak rzadko kto umie ładnie opowiadać o urokach latania i pięknie sportu szybowcowego, w tym charakterze dała się dobrze poznać z wystąpień w radiu i telewizji; wystąpiła m.in. w 4-odcinkowym serialu telewizyjnym „Polskie Skrzydła". Od lat jest pilotką samolotową pracującą zawodowo w Zakładzie Usług Agrolotniczych PZL Warszawa-Okęcie. Jako pilot wielokronie latała samolotem rolniczym do Afryki, odbyła też przelot z Warszawy do Karaczi w Pakistanie. Wylatała blisko trzy tysiące godzin, na szybowcach przeleciała ponad 90 tysięcy km.

Pelagia Majewska, 17-krotna rekordzistka świata, 21-krotna rekordzistka Polski.

Jan Wróblewski, dwukrotny szybowcowy mistrz świata.

Z lewej: Franciszek Kępka jr, jako mistrz Polski w roku 1964. Obok jego ojciec, Franciszek Kępka.

Niżej: Lidia Pazio, kilkakrotna rekordzistka świata.

Zdjęcia: B. Koszewski (4) i archiwum

W 1963 szybowcowym mistrzem Polski został

JAN WRÓBLEWSKI

utalentowany pilot Aeroklubu Bydgoskiego, który szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1956. W 1963 roku ustanowił na szybowcu Foka rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym — 678 km; za ten rok wyróżniony został Medalem Tańskiego. Największe swoje sukcesy sportowe osiągnął na mistrzostwach świata. Jako jedyny dotąd z Polaków zdobył dwukrotnie tytuł szybowcowego mistrza świata: w 1965 w klasie otwartej i w 1972 w klasie standard, a w 1970 został I wicemistrzem świata w klasie standard. W konkursie-plebiscycie „Przeglądu Sportowego" na 10 najlepszych sportowców Polski w 1965 uplasował się na ósmym miejscu. W 1966 zajął drugie miejsce w klasie otwartej w mistrzostwach krajów socjalistycznych w ZSRR. Wielokrotnie startował w zawodach w kraju i za granicą, brał udział w pokazach, ustanowił kilka rekordów kraju. Wyróżniony przez FAI za 1972 Medalem Lilienthala. Jest zasłużonym mistrzem sportu, posiadaczem diamentowej odznaki szybowcowej, trzykrotnie odznaczony medalem Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe, dwa razy złotym i raz srebrnym. Ma dziś 43 lata, pracuje zawodowo jako pilot samolotowy w Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy.

FRANCISZEK KĘPKA

pilot z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, pochodzi, można by rzec, wprost z rodziny szybowcowej, jego ojciec — zasłużony instruktor szybowcowy jeszcze sprzed wojny — wychował go na szybowisku. Piszący te słowa pamięta (kiedy szkolił się w 1947 w Goleszowie), jak tata, także Franciszek senior, „woził" kilkuletniego Franka na kolanach na esegu. Mając 10 lat wykonał na abecaku pierwszy samodzielny lot, oczywiście nieoficjalnie. Oficjalnie wystąpił dwa lata później na pokazach lotniczych w Warszawie, na co potrzebna była aż zgoda premiera. Pod opieką ojca i bielskich przyjaciół latał dużo i w krótkim czasie wyrósł na wyczynowca. W 1964 wywalczył tytuł mistrza Polski, ponownie sięgnął po niego dopiero dziewiętnaście lat później, w 1983 (w klasie standard), mimo że w międzyczasie startował prawie we wszystkich mistrzostwach. W 1967 wyróżniony został Medalem Tańskiego. Był wielokrotnie reprezentantem Polski w mistrzostwach świata, co uwieńczył czterema brązowymi medalami i tytułami II wicemistrza świata: 1965, 1970, 1972, 1974. W 1966 zwyciężył w klasie standard w mistrzostwach krajów socjalistycznych w ZSRR. Sukces ten powtórzył tamże w 1974 oraz w 1980 na Węgrzech. Ustanowił wiele rekordów krajowych i kilka rekordów świata, w tym przelot docelowy w klasie D2 — 636 km. W szybowcowej kadrze narodowej jest już 22 lata, nadal czynny zawodniczo. W roku bieżącym startował w szybowcowych mistrzostwach Europy we Francji. Zasłużony mistrz sportu, czterokrotnie odznaczony medalem Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe. Ma dziś 44 lata, jest pracownikiem zakładów przemysłu włókienniczego w Bielsku-Białej, gdzie stale zamieszkuje, pełni funkcje jednego z trenerów kadry. Wylatał ok. 5 000 godzin na szybowcach i 1 000 na samolotach. (cdn)

JERZY R. KONIECZNY

ILA '84

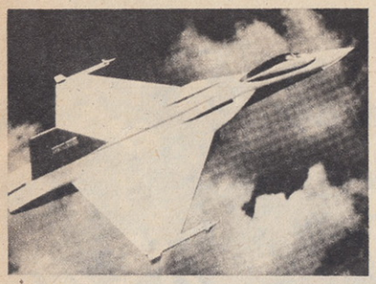
Na zdjęciu obok: Ekspozycja francuskich samolotów lekkich — jak podkreślano, w tym roku dość bogata (na pierwszym planie: SOCATA TB-20 Trinidad i obok TB-10 Tobago).

20 maja br. rozpoczął się, jak co dwa lata, piętnasty już hanowerski międzynarodowy salon lotniczy ILA '84, zorganizowany przez zrzeszenie zachodnioniemieckich producentów statków powietrznych i oprzyrządowania BDLI (Bundesverband der Deutschen Luftfahrt und Ausrüstungsindustrie). Odbywając się na przemian ze znanym salonem paryskim na lotnisku Le Bourget, salon hanowerski zyskał sobie już podobną markę i popularność.

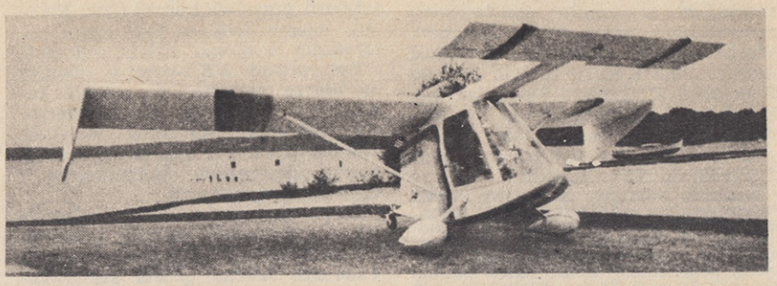
Uroczystego otwarcia ILA '84 dokonał wicekanclerz RFN Hans Dietrich Genscher i tak rozpoczęła się trwająca tydzień (do 27 maja) impreza, będąca czymś pośrednim między wystawą, targami, a festynem.

W czterech obszernych halach i innych pomieszczeniach (powierzchnia kryta — ogółem 27 900 m²) oraz na płycie lotniskowej (160 000 m²), swoje wyroby zaprezentowało 372 wystawców z 15 krajów Europy i Ameryki: 180 z RFN, 58 z USA, 57 z Francji, 15 z Włoch, 14 z Wielkiej Brytanii, a ponadto z Austrii, Belgii, Danii, Holandii, Japonii, Kanady, Polski, Szwajcarii, Szwecji i Węgier.

Pokazano ponad 150 statków powietrznych, przy czym przeważały

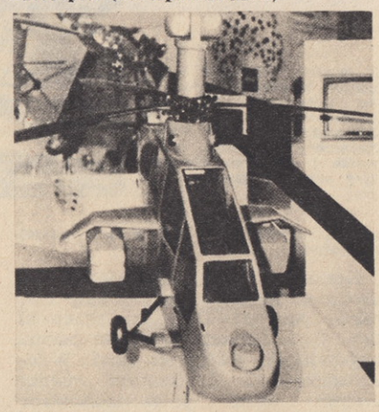


Wyżej: Na salon hanowerski przybywa szwedzko-amerykański samolot komunikacji lokalnej nowej generacji Saab-Fairchild SF-340 Cityliner, w barwach towarzystwa Comair ● Z lewej: Przedprojekt samolotu bojowego Northrop-Dornier ND-102. Przewidywany napęd — dwa silniki G.E. F-404 z dyszami dwuwymiarowymi. Przewidywany rozbieg — 250 m, masa podwieszeń — 5 Mg ● Z prawej: konstrukcja ultralekka — amfibia Latécoère 225 (Francja). Masa własna — 120 kg, silnik JPX PUL 425 o mocy 17,7 kW (24 KM). ● Niżej: Makieta francuskiej wersji HAC-3G zachodnioniemieckiego śmigłowca bojowego, który ma być produkowany przez konsorcjum Eurocopter (Aérospatiale-MBB).

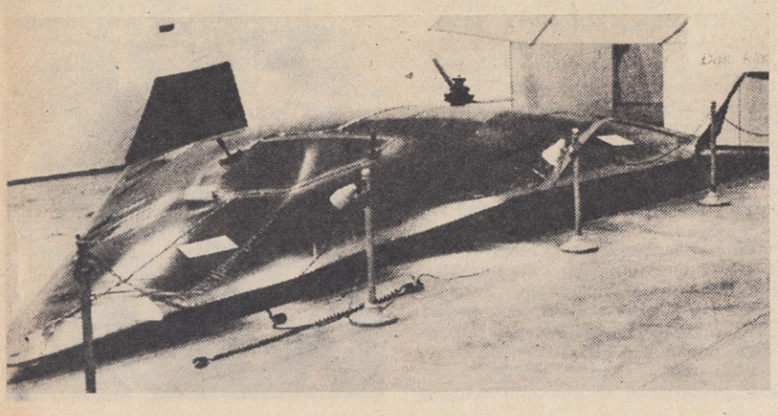


samoloty użytku ogólnego, dyspozycyjne, komunikacji lokalnej i śmigłowce. Polski przemysł lotniczy zaakcentował swą obecność pokazaniem śmigłowca PZL Sokół. Nowości raczej nie zanotowano — były nimi jedynie nowe wersje znanych już konstrukcji. Na przykład Learjet zaprezentował wojskową wersję C21A swego dyspozycyjnego Leara 35A, zapowiadając wersję oznaczoną 36A, przystosowaną do badań geologicznych, a przeznaczoną dla ChRL. Podobnie brytyjski Pilatus Britten Norman pokazał jeszcze jedną wersję swego BN2T Turbine Islandera — ASW Defendera, do zwalczania okrętów podwodnych.

Nowości należy się spodziewać dopiero na następnych salonach. Na tegorocznym pokazano bowiem tylko ich zwiastuny — makiety i rysunki przedprojektów. Są one dziełem, na ogół, spółek międzynarodowych, co jest godnym uwagi znakiem czasu. Tak więc można było obejrzeć np. model 150-miejscowego aerobusu Airbus Industrie A-320, o którego produkcji już zadecydowano; zainteresowanie wzbudzał też francusko-zachodnioniemiecki śmigłowiec bojowy przyszłości PAH-2(HAC)HAP, o którego realizacji podpisano właś-



Poniżej: Nadmuchiwane skrzydło latające delta UL-1 konstrukcji inżyniera z RFN.



Wyżej: Dyspozycyjne samoloty japońskie: turbośmigłowy Mitsubishi Marquise i odrzutowy Diamond IA tego samego producenta.

Zdjęcia: „Air et Cosmos"

nie niedawno ostateczną umowę (pisaliśmy już o nim w SP 12/84).

Nie zabrakło konstrukcji ultralekkich, które — jak wynika z ostatnich salonów paryskich i hanowerskich — utrwaliły na tego rodzaju imprezach swą znaczącą pozycję.

Podobnie jak salon paryski, impreza hanowerska jest okazją do spotkań w szerszych gronach, dyskusji i konferencji na najbardziej aktualne tematy. Już w przeddzień otwarcia salonu, 19 maja, aeroklub zachodnioniemiecki zorganizował interesujące kolokwium nt. metod niedopuszczania do nielegalnych lotów maszyn, dla których nie wydano świadectw zezwalających na użytkowanie. Była też dyskusja na tematy: nowych terenów działania transportu lokalnego, samolotów kosmicznych; odbył się zjazd International Business Aircraft Association i 15. Międzynarodowe Forum Śmigłowcowe (w Bückeburgu). Z inicjatywy stowarzyszeń śmigłowcowych zachodnioniemieckiego i europejskiego, odbyło się sympozjum nt. zastosowania śmigłowców do transportu pasażerów. Wreszcie przedostatni dzień salonu był dniem odpowiedzi na pytania, jakie piloci stawiali przedstawicielom rządu, na specjalnym spotkaniu.

Salon ILA '84 stał się okazją i do.. bicia rekordów: przylatując na salon do Hanoweru dwusilnikowy turbośmigłowy samolot dyspozycyjny Piper Cheyenne IIIA (grupa II klasa CIe), pokonał trasę Boston — Paryż w 10 h 27 min 35 s, bijąc poprzedni rekord Beechcrafta Super King Air B.200 (11 h 10 min 30 s). Piper Cheyenne IIIA w ten szczęśliwy sposób zainaugurował swą obecność w Europie, gdzie przy okazji ILA '84 był po raz pierwszy prezentowany.

Również inny samolot tej firmy — jednosilnikowy Piper Malibu — pobił rekord na trasie Gander — — Monachium, pokonując ją (bez lądowania) w 12 h 52 min 55 s (poprzedni rekord na tej trasie należał do Beechcrafta Bonanzy). Ten mały samolocik robi karierę, zważywszy na jego zwycięstwo w niedawnym rajdzie Paryż — Gabon.

ILA '84, to — jak się rzekło — nie tylko wystawa i festyn, ale i targi. Co na nich sprzedano? Kontraktów zawarto stosunkowo niewiele i dotyczyły one również „małych kalibrów": sprzedano 2 Dorniery Do-228 (—100 i —200, zresztą obydwa użytkownikom miejscowym, z RFN), 3 samoloty BAe-125-800 (do Australii, USA i Wielkiej Brytanii), 1 BAe-125-700 (do Australii), 1 japoński Mitsubishi Diamond IA (do Szwajcarii) i aż 4 Pipery Malibu, o którym wyżej była mowa (sukcesy robią swoje!).

Następny salon w Hanowerze będzie w 1986, ale w przyszłym roku czeka nas kolejny salon paryski. Co pokaże?

PIOTR GÓRSKI

KOMPANIA LOTNICZA

JAN KOŹNIEWSKI

Kompania Lotnicza – oddział, który walczył w okresie Powstania Warszawskiego na Polu Mokotowskim, w Śródmieściu, w lasach Sękocińskich, Chojnowskich i w Puszczy Kampinoskiej, Bielanach, a po Powstaniu w lasach radomskich i kieleckich, nie składał się z ludzi złączonych przypadkowo w jednostkę wojskową. Żołnierze kompanii kpt. „Lawy" znali się, współpracowali i przyjaźnili parę lat wcześniej, zanim ich grupa uzyskała status jednostki wojskowej. Oto powód, dlaczego dzieje Kompanii Lotniczej rozpoczynają się właściwie w okresie dużo wcześniejszym.[1]

Okupacja nie zniszczyła, lecz tylko przerwała na krótki okres aktywność życia naszej młodzieży. Odradzała się ona szybko w zmienionych i dostosowanych do naszej sytuacji formach — najczęściej nielegalnych. Zakres działalności społecznej, kulturalnej i wychowawczej szybko się zwiększał. Tak było w całym kraju, tak w Warszawie; na Mokotowie i Ochocie, dzielnicach sąsiadujących z terenem dawnego lotniska — Pola Mokotowskiego.

Wiosną 1940 grupa chłopców zamieszkująca teren kolonii Staszica i kolonii Lubeckiego zaczęła uprawiać modelarstwo lotnicze. Młodzież ta związała się węzłami przyjaźni z lat gimnazjalnych. Ich zainteresowania ukształtowało bezpośrednie sąsiedztwo dawnego lotniska. Historia lotnicza Pola Mokotowskiego była przebogata. Tutaj właśnie, zaledwie kilka lat wcześniej, na ich oczach rozgrywały się wielkie międzynarodowe imprezy lotnicze.

Grupę modelarzy tworzyli przeważnie dawni uczniowie gimnazjum im. Stanisława Staszica, kontynuujący wówczas naukę na tajnych kompletach gimnazjalnych, zorganizowanych w szkole podstawowej prowadzonej przez Annę Goldman. Wśród grupy modelarzy wymienić należy: Jana Koźniewskiego, Jerzego Renckiego, Zbigniewa Słoczyńskiego, Stanisława Wądołowskiego i Andrzeja Berezowskiego. Ich przyjacielem i doradcą był były student Politechniki Iwo Blauth.

Materiały potrzebne do budowy modeli latających, drewno, balsa i papier japoński, w wystarczających ilościach odnaleziono w sklepie dawnej składnicy LOPP na Placu Wilsona (Żoliborz). Brak gumy modelarskiej zmusił nas wyłącznie do budowy szybowców. Działalność była bardzo intensywna. Częste loty modeli szybowców nad Polem Mokotowskim obserwowali młodzi entuzjaści modelarstwa i kibice. Grono czynnych modelarzy powiększało się stopniowo. Przyłączył się kol. Jan Tomaszewski ze swoim bratem Zygmuntem oraz paroma modelarzami ze śródmieścia Warszawy. Na wiosnę 1941 zyskaliśmy cennego przyjaciela i mistrza inż. Leona Czapskiego, przedwojennego prezesa Koła Młodzieży przy Aeroklubie Warszawskim. W willi przy ul. Langiewicza, gdzie mieszkał, powstała prawdziwa akademia modelarstwa lotniczego. Pod okiem inż. Czapskiego wykonywano w oparciu o jego rysunki trzy typy modeli szybowców. Poznaliśmy tam zasady prawidłowej konstrukcji, jak również podstawy rysunku technicznego. Latem 1941 zorganizowano pierwsze w czasie okupacji zawody modeli szybowców na Polu Mokotowskim. Wyniki były ciekawe, warto zanotować, że startując z czterdziestometrowej linki holowniczej uzyskiwano czasy lotu przekraczające 2 minuty.

Grono nasze rozrzerzało się i zamiary były coraz śmielsze, nic też dziwnego, że odczuwaliśmy potrzebę działalności bardziej zorganizowanej. We wrześniu 1941 powstał Warszawski Klub Lotniczy (WKL). Zebranie organizacyjne odbyło się w willi na ulicy Sędziowskiej róg Langiewicza, w mieszkaniu P. Trzcińskiej. Prezesem WKL-u został nasz starszy kolega Andrzej Trzciński, doświadczony modelarz oraz były sekretarz Koła Młodzieży AW. Pośród pierwszych członków znaleźli się: Jan Koźniewski, Jerzy Rencki, Marek Nowakowski, Zbigniew Słoczyński, Stanisław Woźniak, Andrzej Berezowski, Stanisław Wądołowski, Witold Szeronos, Jerzy Martin, Iwo Blauth, Stanisław Suszczyński, Lech Gąszewski i Antoni Radwan.

Zamierzona działalność WKL-u wykraczała poza modelarstwo lotnicze. Wprowadzono również potrzebny stopień konspiracji. Z tego powodu nie wszyscy modelarze oraz osoby współpracujące zostały dopuszczone do prac klubu. Przewidywaliśmy dalsze prowadzenie modelarstwa i organizowanie zawodów, ale planowaliśmy również kompletowanie biblioteki lotniczej, organizowanie odczytów i kursów.

W wyniku działalności WKL odbyły się dalsze zawody modeli latających na Polu Mokotowskim, mianowicie: drugie — jesienią, trzecie — na wiosnę 1942 oraz czwarte — ostatnie na wiosnę 1943. Należy podkreślić, że zawody modelarskie stwarzały poważne niebezpieczeństwo. Przecież zarówno sport, jak i inne formy zorganizowanej działalności młodzieży, były ścigane przez Niemców. W tym świetle zaskakujący wyda się fakt umieszczania na skrzydłach naszych modeli liter SP. Przy okazji należy odnotować fakty interesowania się oficerów niemieckich naszymi zawodami.

Wzrost zasięgu naszych modeli oraz stałe kurczenie się wolnego pola, oddawanego stopniowo pod ogródki działkowe i pod stanowiska artylerii przeciwlotniczej (tzw. Flak-u), uniemożliwiło w 1943 dalsze korzystanie z terenu byłego lotniska.

Byli wśród WKL-owców również modelarze wykonujący modele redukcyjne samolotów. Na wymienienie zasługuje Stanisław Woźniak, którego prace wyróżniały się dokładnością szczegółów technicznych i czystością wykonania.

Stopniowo grupa WKL zwiększała się o inżynierów, pilotów i innych ludzi lotnictwa. Wymienię tu inż. Tadeusza Mecha, pilota szybowcowego oraz specjalistę od silników lotniczych, mgr. inż. Stanisława Madeyskiego — specjalistę wyposażenia samolotów w PZL, Jana Zdzienieckiego ps. „Polny" — podchorążego nawigatora z Dęblina, Helenę Wolską — pilota szybowcowego, starszą już panią popularnie na szybowiskach zwaną „Latającą Babką" i innych.

Szkolenie polegało na systematycznie prowadzonych kursach z zakresu lotnictwa i techniki, na których wykładano: aerodynamikę i mechanikę lotu, budowę samolotów i szybowców, budowę silników lotniczych, lotnicze przyrządy pokładowe, mechanikę ogólną i wytrzymałość materiałów, nawigację lotniczą, meteorologię lotniczą, teorię pilotażu samolotowego i szybowcowego oraz zasady higieny lotniczej i pierwszej pomocy. Program ten nosił nazwę: Teoretyczny kurs pilotażu. Jako pierwsze pomoce wydawano skrypty, np. w 1943 skrypt pt. „Zarys nawigacji lotniczej" napisany przez T. Mecha.

Naszą bibliotekę lotniczą WKL kompletowaliśmy z prywatnych zbiorów i antykwariatów, a często po prostu kradnąc książki z księgarń niemieckich. Ta ostatnia metoda stała się swoistego rodzaju „sportem", a sposób naszego działania w księgarni godny jest oddzielnego opracowania. Pewną część naszego księgozbioru mieliśmy w języku rosyjskim, zorganizowaliśmy zatem kurs rosyjskiego.

Ciekawym osiągnięciem technicznym WKL była budowa tunelu aerodynamicznego, przeznaczonego do badań modelarskich. Tunel ten, jako początek tak zwanego Instytutu Modelarstwa Lotniczego, został zbudowany w pracowni Andrzeja Trzcińskiego na ulicy Sędziowskiej róg Langiewicza. Andrzej był jego konstruktorem i głównym wykonawcą. Tunel był przelotowy o średnicy pomiarowej 0,5 m. Długość jego wynosiła około 3,5 m. Wyposażony był w trójskładową wagę aerodynamiczną. Niestety budowa tunelu nie została ukończona, a konstrukcja spłonęła wraz z domem podczas Powstania.

Innym ciekawym rozdziałem naszej działalności było odnalezienie w składzie złomu przy ul. Towarowej i zakupienie (za 500 zł) fabrycznie nowego silnika lotniczego. PZInż. Junior. Silnik ten przewieziono do mieszkania Marka Nowakowskiego i wykorzystywano jako pomoc naukową. Nie był to jedyny sprzęt lotniczy w posiadaniu WKL-u. Wspomnieć jeszcze należy niemiecki lotniczy celownik optyczny, montowany na samolotach myśliwskich.

Liczba modelarzy stale wzrastała. Najbardziej doświadczeni skupiali wokół siebie grono chłopców w wieku 10 do 14 lat. Młodzi wiele godzin dziennie spędzali przy warsztacie, nabywając wiedzę i kulturę techniczną. Była to więc również działalność wychowawcza i dydaktyczna. W wyniku naszej pracy zapasy materiałów modelarskich uległy wyczerpaniu. Ratunek przyszedł z Instytutu Aerodynamiki. Prof. Witoszyński polecił wydać z zapasów Instytutu kilka kloców, które po pocięciu na listwy i deseczki, wystarczyły do końca naszej działalności.

Kontakty WKL z działającym Instytutem Aerodynamiki[2], były szerokie. Andrzej Trzciński pracował tam jako asystent i dzięki niemu uzyskaliśmy dostęp do prof. Witoszyńskiego. Z profesorem między innymi został przekonsultowany projekt tunelu aerodynamicznego. Dzięki znajomościom mieliśmy ułatwione wejście na teren zarządzanego przez Niemców Instytutu, dzięki czemu kol. Lech Gąszewski wykonał szereg ciekawych zdjęć z pomieszczeń Instytutu. Obecnie zdjęcia te posiadają wartość dokumentalną. Istnieją zdjęcia gondoli aerostatu Gwiazda Polski, modelu do badań aerodynamicznych wodnosamolotu torpedowego RWD-22, samolotu myśliwskiego PZL-45 Sokół, a także zdjęcia tunelu do badań korkociągu. Lech Gąszewski był stale i wszędzie obecny ze swoim aparatem, począwszy od naszych poczynań modelarskich, skończywszy na bojach partyzanckich. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności prawie całe przebogate archiwum negatywów Lecha przetrwało wojnę.

WKL-owcy coraz częściej wyrażali pragnienie wydawania własnego pisma-organu młodzieży lotniczej. Czynnym rzecznikiem tej idei był Jerzy Rencki. W roku szkolnym 1942 niektórzy z nas zaczęli uczęszczać do mechanicznej szkoły zawodowej na Placu Trzech Krzyży (jednocześnie pracując w fabrykach). W szkole tej jednym z wykładowców był inż. Stefan Waciórski, człowiek wysoce zaangażowany w konspiracji. Szybko doszło do porozumienia z Waciórskim, który umożliwił kontakt z prasą i Wydziałem Propagandy Delegatury Rządu. W styczniu 1943 Jerzy Rencki rozpoczyna pierwsze rozmowy w sprawie wydawania pisma młodzieży lotniczej „Wzlot".

Redaktorem naczelnym „Wzlotu" została Maria Kann, ps. „Kamilla". Do redakcji weszli J. Rencki, St. Waciórski, kpt. inż. Maciej Kalenkiewicz ps. „Kotwicz". Współpracowali z redakcją kpt. Adam Borys ps. „Pal-Pług", późniejszy dowódca batalionu „Parasol", inż. Tadeusz Derengowski oraz koledzy z WKL-u. Źródłami informacji dla „Wzlotu" były m.in. pisma: szwajcarskie „Interavia", angielskie „Flight" oraz szwedzkie „Flyg". Drukowania „Wzlotu" podjęła się tajna drukarnia Tadeusza Tyszki ps. „Lord", przy ul. Francuskiej na Saskiej Kępie. Poważną trudność techniczną stanowił brak trzcionek z alfabetem greckim i znakami matematycznymi do tekstów technicznych.

Prace fototechniczne „Wzlotu" prowadził Zbigniew Słoczyński. W jego mieszkaniu powstawały kopie z zagranicznych pism lotniczych. Już w maju 1943 ukazał się pierwszy numer pisma. Jego treść zawiera programowy artykuł Jerzego Renckiego oraz między innymi artykuł Jerzego Martina, poświęcony zagadnieniu stateczności dynamicznej samolotu, z trudnymi do składu wzorami matematycznymi. Ponadto podkreślić trzeba, że pismo nasze było jedynym ilustrowanym wydawnictwem podziemnym.

Po zainteresowaniu się pismem władz wojskowych AK, z inicjatywy Jerzego Rutkowskiego, szefa TWZW, „Wzlot" wzbogacił się o dział wojskowy redagowany przez Adama Kurowskiego.

„Wzlot" dotarł do Londynu i od tej pory nawiązany został nasz kontakt z pismem Polskich Sił Powietrznych w Anglii „Skrzydła". Przez kolportaż „Wzlotu" nawiązaliśmy kontakt z podobnymi grupami młodzieży lotniczej, np. w Częstochowie.

Z drukarni „Lorda" wyszły kolejne numery (nr 2, 3, 4) pisma. Nie-

Z prawej: Zawody modelarskie Warszawskiego Klubu Lotniczego na Polu Mokotowskim w 1942 r. Niespodziewana wizyta Niemców: oficera Luftwaffe i żołnierza niemieckiej artylerii przeciwlotniczej.

Niżej: Wieś Łbiska koło Jazgarzewa, grupa żołnierzy Kompanii Lotniczej na postoju koło 6 sierpnia 1944 r., od lewej: kpr. pchor. „Staszek" (Stanisław Suszczyński), kpr. pchor. „Orion" (Lech Gąszewski), kpr. pchor. Stanisław Woźniak, kpr. pchor. Zbigniew Słoczyński, kpr. pchor. Andrzej Berezowski.

Wszystkie zdjęcia: Lech Gąszewski

stety, w lutym 1944 Niemcy odkryli drukarnię na ul. Francuskiej. Tadeusz Tyszka broniąc się zginął wraz z rodziną. Nakład numeru 5 zostaje zniszczony. Jednakże numer ten nieco zmniejszony, w nakładzie tylko 150 egzemplarzy, wyszedł w maju 1944 z drukarni przy ul. Towiańskiego, na Żoliborzu. Ostatni 6 numer nie doczekał się wydania, cały jego nakład spłonął w dniach Powstania.

Przez inż. Waciórskiego, który był zastępcą szefa Wywiadu Technicznego Lotniczego AK (inż. Antoniego Kocjana), powierzono nam wykonanie szeregu prac technicznych dla tak zwanej grupy „Dural". Były to prace kreślarskie oraz fototechniczne dla przygotowywanych tłumaczeń instrukcji obsługi broni niemieckiej, wyświetlanie rysunków technicznych. Fototechniką zajmowali się koledzy Lech Gąszewski i Zbigniew Słoczyński. Prace kreślarskie i światłodruku wykonywał Stanisław Woźniak. Oto przykłady niektórych prac: plany umocnień niemieckiego lotniska wojskowego na Okęciu, rysunki warsztatowe broni produkowanej w konspiracji, fotokopie instrukcji wyposażenia radiowego samolutu Ju-88, instrukcje obsługi niemieckiego lotniczego karabinu maszynowego MG-15, rysunki części rakiety V-2.

Współpracując z „Duralem" WKL prowadził w oddziałach dywersyjnych szkolenie w rozpoznawaniu samolotów własnych i przeciwnika oraz łączności z lotnictwem. Wykładali: J. Rencki, J. Martin, A. Berezowski, A. Trzciński, M. Nowakowski.

Tematyka wykładów organizowanych przez WKL uległa stopniowemu przesunięciu na: sprawy wojskowo-lotnicze, uzbrojenie, wyposażenie samolotu oraz taktykę.

Wzrosła również dyscyplina konspiracji. Coraz silniej wyrażano dążenie do włączenia się w działalność bojową, oczywiście mającą charakter możliwie lotniczy. Zdawano sobie sprawę ze zbliżającej się chwili starcia zbrojnego z okupantem.

Wcześniej kilku działaczy WKL-u było zaangażowanych w działalność wojskowej „Bazy Lotniczej Bielany". Na początku 1942 zostali oni zaprzysiężeni.

A kpt. „LAWY"

Niżej: Żołnierze Kompanii Lotniczej — od lewej: kpr. pchor. „Orion" (Lech Gąszewski) i Stanisław Woźniak. Wieś Łbiska koło Jazgarzewa.

Wyżej: Puszcza Kampinoska, wieś Wiersze. Od lewej: łączniczka „Julita", pchor. „Żorżyk" (Jerzy Baumiller) i dowódca Kompanii Lotniczej por. „Lawa" (Tadeusz Gaworski).

W wyniku naszych starań, w marcu 1943, sformował się pluton lotniczy złożony z członków WKL-u, pod dowództwem por. Tadeusza Gaworskiego ps. „Lawa". „Lawa" był cichociemnym z Anglii, oficerem mającym wyszkolenie komandosa i skoczka spadochronowego. Równolegle formują się dwa inne plutony lotnicze, jeden na Powiślu pod dowództwem sierż. „Aleksandra" oraz drugi tak zwany pluton „Manelarzy" na Marymoncie. Podlegamy Komendzie Głównej Lotnictwa AK.

Pierwszą działalnością było szkolenie dywersyjno-wywiadowcze. Broń krótką przeważnie zdobywaliśmy sami. Metodą było terroryzowanie i rozbrajanie żołnierzy niemieckich, nieostrożnie zapuszczających się na tereny pól w okolicach Ochoty. Dwie czy trzy takie akcje nie obeszły się bez wymiany strzałów. Skrytki z bronią znajdowały się w mieszkaniach A. Berezowskiego, M. Nowakowskiego, J. Renckiego oraz S. Woźniaka. Mianowanym magazynierem broni był Stasio Suszczyński. W jego mieszkaniu znajdował się największy magazyn uzbrojenia.

Pluton lotniczy prowadził również działalność bojowo-dywersyjną. 20 sierpnia 1943 oddział uczestniczył w akcji „Taśma", polegającej na jednoczesnym ataku na dziesięć strażnic Grenzschutzu na granicy GG i Reichu. Obiektem naszego ataku była strażnica w Puszczy Kampinoskiej.

8 stycznia 1944 część plutonu pod dowództwem por. „Lawy" brała udział w akcji „Polowanie" przy szosie Wawer—Mińsk Mazowiecki. Była to próba likwidacji wracających z polowania dygnitarzy hitlerowskiego okręgu warszawskiego: Fiszera, Leista i Hahna. Mimo częściowego tylko powodzenia (zawiodła lina przeciągnięta przez szosę) raniono 9 wyższych urzędników, w tym ciężko szefa Schupo Krugera (stracił nogę) oraz szefa aprowizacji dystryktu warszawskiego Kreckera. Zniszczono również 5 samochodów.

Uzupełnieniem działalności „z bronią w ręku" było zorganizowanie oddziału dziewcząt i szkolenie sanitarne. Oddział ten zwany był przez nas „Damskim Korpusem Sanitarnym". Jego organizatorem był kolega Jerzy Rencki, a komendantką Zofia Biernacka ps. „Czarna Zośka".

Okres dywersyjny naszej działalności opisano wierszem w formie żartobliwej kroniki-ballady przez Zbigniewa Słoczyńskiego i ilustrowany przez Stanisława Woźniaka. Utwór pod tytułem „Przygody dywersanckie" w swojej formie wiersza i stylu ilustracji wzorowany był na książeczkach Makuszyńskiego i Walentynowicza o Koziołku Matołku. Kronika ta, prawie w całości zachowana, stanowi oryginalny dokument humoru tamtych lat.

Jednocześnie z powstaniem plutonu lotniczego, w marcu 1943, rozpoczęła działalność Szkoła Młodszych Dowódców Lotnictwa. Zajęcia przeważnie odbywały się w mieszkaniu p. Koźniewskich w Al. Niepodległości 214 m 4. Program obejmował podchorążówkę piechoty, w której szkolenie prowadzili kpr. pchor. „Irka" i kpr. pchor. „Pocisk". Po zakończeniu kursu piechoty, nastąpiła część lotnicza wyszkolenia. Zajęcia odbywały się w dwóch grupach. Przedmioty wojskowo-lotnicze w jednej prowadził przybyły z Anglii oficer lotnictwa mjr Michał Tajchman ps. „Mikita", a w drugiej grupie inż. Kazimierz Chorzewski ps. „Żubr", przedwojenny pilot doświadczalny zakładów RWD. Przedmioty techniczne wykładali inżynierowie z grupy „Dural". W kwietniu 1944 uzyskaliśmy stopnie kaprali podchorążych.

Początkowo plan użycia plutonu lotniczego w zbliżającym się powstaniu przewidywał udział w ataku na koszary przy ul. Puławskiej róg Rakowieckiej. W dniu powstania plan ten zmieniono nowym rozkazem „Dyrektora", a nam przypadło zadanie udziału w ataku na lotnisko Okęcie, w zgrupowaniu 7 pp „Garłuch".

1 sierpnia 1944 rozpoczęliśmy walkę w Powstaniu jako 64 Grupa KGL (Komendy Głównej Lotnictwa), pod dowództwem por. „Lawy" (zastępcą dowódcy był ppor. J. Zdzieniecki ps. „Polny").

Koncentracja oddziału nastąpiła w mieszkaniu przy Al. Niepodległości 214 m 4. Na miejsce nie dotarł pluton z Powiśla, dowodzony przez sierż. „Aleksandra".

W kierunku Okęcia wyruszyliśmy dopiero około godziny 24. Taka decyzja por. „Lawy" wydaje się słuszna. O godzinie 17 Niemcy z bunkrów przy ul. Chałubińskiego otworzyli ogień ryglujący z broni maszynowej wzdłuż Al. Niepodległości, uniemożliwiając jej przekroczenie. Również przebijanie się w dzień przez Pole Mokotowskie, silnie obstawione jednostkami niemieckimi (koszary SS-Stauferkaserne, stanowiska artylerii FLAK i inne), doprowadziłoby do

rozbicia naszego oddziału. Dlatego postanowiono dokonać przemarszu pod osłoną nocy. Potem okazało się, że już o godzinie 18 Kolonia Staszica została izolowana od strony ul. Suchej i Wawelskiej przez zmotoryzowane oddziały niemieckie. W czasie przemarszu od Al. Niepodległości w kierunku Grójeckiej, pluton został oświetlony rakietami i ostrzelany. Stoczyliśmy zwycięską potyczkę z patrolem nieprzyjaciela, a potem w okolicach Instytutu Radowego dostaliśmy się pod bezpośredni ogień erkaemów. Przy pomocy granatów ręcznych stanowisko erkaemu likwidują „Lawa", Stanisław Woźniak i Jerzy Rencki.

W ciemności i deszczu część oddziału żołnierzy utraciła łączność z główną siłą oddziału. Byli to por. Jan Zdziennicki, który jako zastępca dowódcy szedł na końcu oddziału, oraz podchorążowie Marek Nowakowski, Andrzej Trzciński, Jerzy Rencki, Antoni Radwan, Stanisław Wądołowski, Tolek Brinkenchof i inż. Fraimark. Grupa ta częściowo powróciła na miejsce wymarszu w Al. Niepodległości i częściowo do mieszkania pp. Nowakowskich na ul. Polną. Tragiczny los spotkał kpr. pchor. S. Wądołowskiego, który udał się do swojego mieszkania na ul. Filtrowej i tam został zabity przez Ukraińców. Zginął również w rejonie Filtrowej inż. Fraimark.

Ci żołnierze, którzy udali się na Al. Niepodległości i ul. Polną, nawiązali łączność i dołączyli do działań w Śródmieściu.

Głównym punktem obsadzonym przez żołnierzy kompanii lotniczej była zbudowana przez nich barykada na ul. Lwowskiej 1. Wspierali oni również ogniem broni maszynowej barykadę na Polnej 50—52. Na ul. Lwowskiej dołączają dziewczęta z „Damskiego Korpusu Sanitarnego", przeprowadzone z rejonu kol. Staszica wraz z batalionem „Odwet" przez J. Renckiego i M. Nowakowskiego. Akcję przeprowadzenia wykonano nocą w dwóch rzutach.

Około 20 sierpnia oddział obejmuje obronę odcinka Wspólna 59—61. Tu dołącza się nasz drugi lotniczy pluton sierż. „Aleksandra". Pluton ten włączył się do akcji na Powiślu, potem przeszedł do Śródmieścia, gdzie walczył do końca powstania. Nasi żołnierze walczyli w Śródmieściu w kompanii kpt. „Jura" w batalionie „Piorun. Po opisanej potyczce na Polu Mokotowskim, zmniejszony liczebnie oddział por. „Lawy" zgodnie z rozkazem podąża na Okęcie. W rejonie Al. Żwirki i Wigury dowiadujemy się od spotkanych żołnierzy AK, że atakująca lotnisko bateria por. Romualda Jakubowskiego ps. „Kuba" została rozbita, a zgrupowanie „Garłuch" wycofuje się do lasów na południe [3]) Wobec tej sytuacji omijamy Okęcie od zachodu. Rano 2 sierpnia we wsi Opacz Mały przypadkowo odłącza się od oddziału kpr. pchor. Jerzy Martin, napotyka na Niemców i ginie w nierównej walce z pistoletem w ręku. Ten tragiczny los spotkał jednego z naszych najzdolniejszych kolegów. Jerzy był świetnym matematykiem i humanistą, znał kilka języków. Po spędzeniu dnia 2 sierpnia w Opaczu, wieczorem wyruszamy do miejscowości Magdalenka.

5 sierpnia w lasach Sękocińskich spotykamy oddział ppor. Tadeusza Nowickiego ps. „Orlik" z Pruszkowa. Oba oddziały łączą się tworząc kompanię pod dowództwem por. „Lawy".

Kompania maszeruje do lasów Chojnowskich, gdzie dołącza do zgrupowania płk. „Grzymały" z Ochoty. Kwaterujemy we wsi Łbiska. Dokonujemy wypadów zwiadowczych w rejon Piaseczna i rzeczki Jeziorki. Ich celem było rozpoznanie możliwości połączenia się z oddziałami powstańczymi w Warszawie. W wyniku rozpoznania plan przebicia się całym oddziałem od strony południowej został oceniony przez por. „Lawę" jako nierealny. Pojedynczy żołnierze na własną rękę podejmowali próby przedostania się do miasta. Z takim zamiarem odchodzi strzelec Zbigniew Koziarkiewicz ps. „Sten". Udaje mu się to i walczy w powstaniu aż do kapitulacji. Również odchodzi strzelec „Profesor". Do naszej kompanii dołączyła sanitariuszka Wacława Stelmachówna ps. „Narew".

7 sierpnia we wsi Wólka Pracka k. Złotokłosu dokonujemy zasadzki na niemiecki tabor. Manewr nasz uwieńczony został sukcesem. Zdobyliśmy tabor, a w nim cenne dla nas uzbrojenie, przeważnie karabiny typu Mauser oraz wozy. Od tej pory mamy własny tabor. W czasie potyczki kpr. pchor. Stanisław Suszczyński zostaje ciężko ranny w rękę.

Uzyskanie kontaktu z powstaniem w Warszawie było nadal naszym głównym celem. Dotarła do nas wiadomość o bardzo silnym zgrupowaniu oddziałów AK w Puszczy Kampinoskiej, w skład którego wchodził oddział kawalerii porucznika „Doliny", kolegi i przyjaciela por. „Lawy". Osiągnięcie miasta od północy wydawało się bardziej realne.

11 sierpnia kompania lotnicza rozpoczęła marsz w kierunku lasów Kampinoskich. Trasa marszu wynosiła kilkadziesiąt kilometrów i wymagała przekraczania licznych szlaków komunikacyjnych. Mimo to marsz przebiegał sprawnie.

W nocy z 15 na 16 sierpnia w okolicach Grodziska nasi żołnierze pomagali miejscowemu oddziałowi AK przy odebraniu zrzutu broni pod Jaktorowem, ubezpieczeniu terenu zrzutowiska oraz transporcie ładunku. Zrzutu dokonały dwa samoloty typu Liberator. Zgodnie z porozumieniem oddział nasz dostał poważną ilość broni. Uzbrojenie nasze wzbogaciło się o nowe PM typu Sten, pistolety Colt, erkaemy typu Bren Mk-2, jeden miotacz p. panc, typu Piat oraz karabiny i amunicję niemiecką. Poprawiło się też nasze umundurowanie i samopoczucie. Do oddziału dołączył st. strzelec Antoni Doruchowski ps. „Toni".

Wieczorem 17 sierpnia kompania lotnicza przybyła do Puszczy Kampinoskiej i została zakwaterowana we wsi Wiersze. Nastąpiło pierwsze spotkanie por. „Lawy" z por. „Doliną" oraz mjr. „Ogniem".

JAN KOŹNIEWSKI

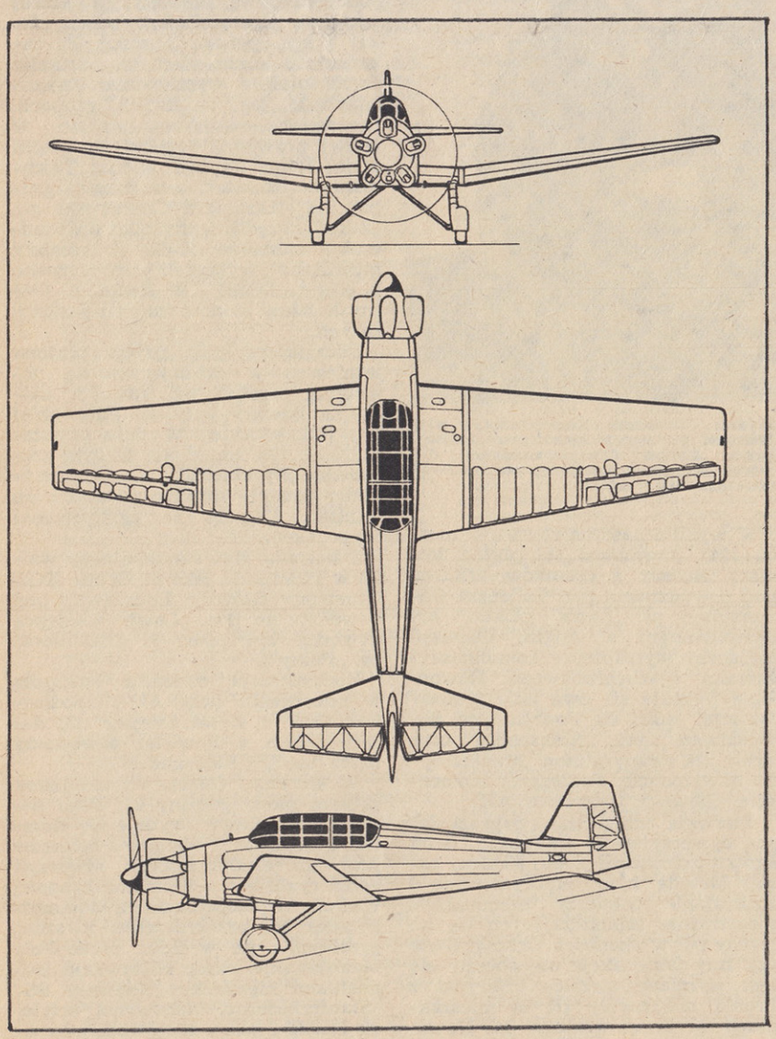
---

[1] Szkicową próbę ujęcia historii Kompanii Lotniczej przedstawił Stanisław Suszczyński w artykule pt. „Kompania Lotnicza" (tyg. „Stolica" 5.08.1979).

[2] Była to bodaj jedyna placówka techniczno-naukowa działająca oczywiście pod nadzorem niemieckim, zresztą bardzo słabo kontrolowana i z tego powodu łatwo dostępna.

[3] Zaistniała, jak się okazało, sprzeczność rozkazów: nasz pluton otrzymał w ostatniej chwili rozkaz wsparcia ataku na lotnisko Okęcie, a równocześnie do „Kuby" nie dotarł wysłany około 16 przez mjr. Bablarza „Wysockiego" rozkaz odwołujący atak na lotnisko.

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



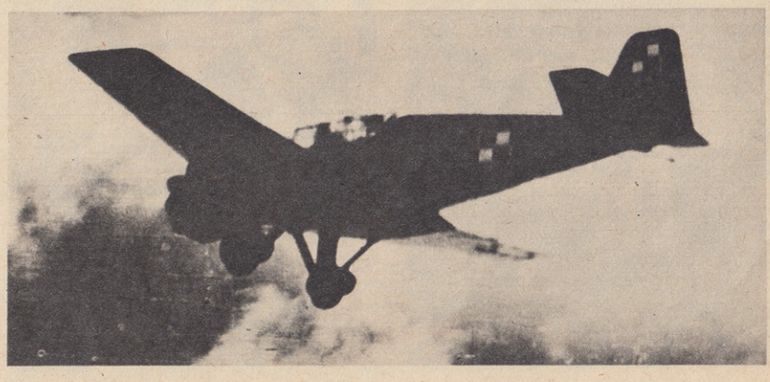
SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY JUNAK

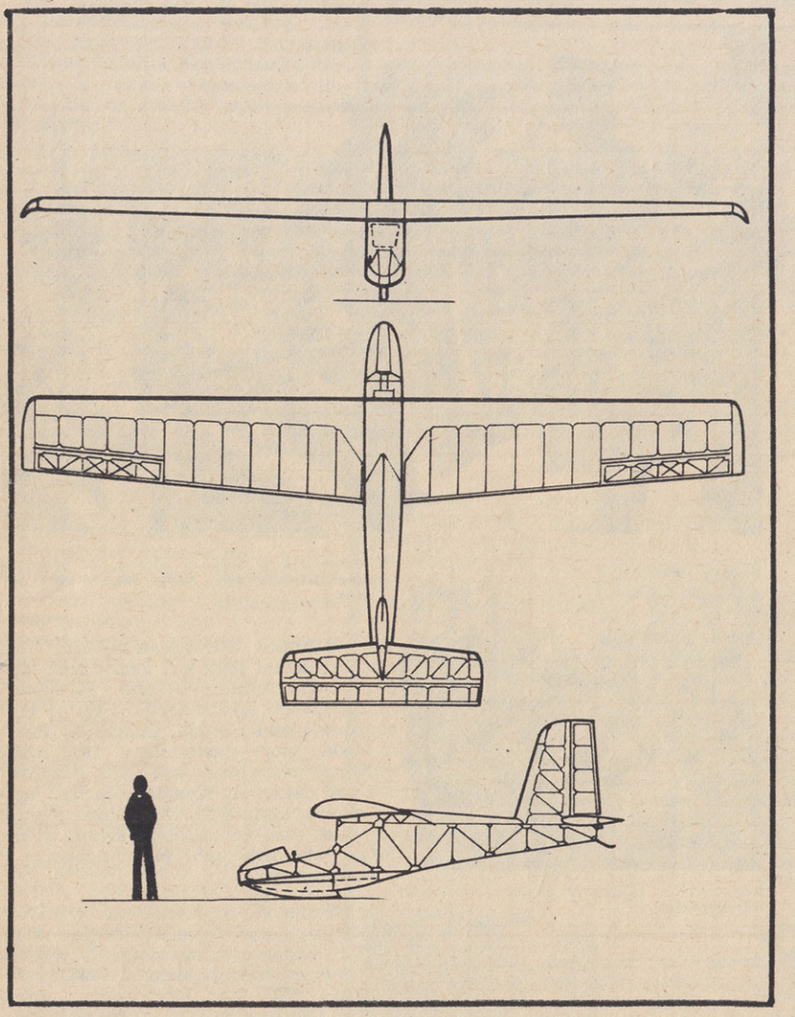
Szybko zużywały się stosowane po wojnie do szkolenia pilotów wojskowych samoloty Po-2 i UT-2. Już w 1946 lotnictwo wojskowe złożyło zamówienie w Lotniczym Warsztatach Doświadczalnych na taką konstrukcję. Miał to być prosty w konstrukcji i użytkowaniu samolot wyposażony w radziecki silnik M-11D o mocy 92 kW. Po wykonaniu kilku projektów koncepcyjnych zdecydowano się na dolnopłatowiec z fotelami instruktora i ucznia ustawionymi jeden za drugim, o konstrukcji mieszanej. Zespół mgr. inż. Tadeusza Sołtyka opracował dokumentację konstrukcyjną w 1947, ale zanim została ona ukończona, warsztat przystąpił do budowy prototypu, który otrzymał nazwę Junak. Już 22 lutego 1948 prototyp został oblatany przez Antoniego Szymańskiego. Podczas prób fabrycznych okazało się, że Junak zachowuje się w pilotażu prawidłowo, jest stateczny i sterowny. Akrobację wykonywał prawidłowo i miał dobre osiągi. W wyniku przeprowadzonych następnie prób państwowych w ITL samolot dopuszczony został do lotów szkolnych, turystycznych (z masą do 1 000 k) i do pełnej akrobacji (z masą do 870 kg) oraz skierowany do produkcji seryjnej. Samoloty seryjne otrzymały nazwę Junak 2.

Opisywany prototyp oznaczono dla odróżnienia Junak 1. Był on w barwach zielonej khaki (powierzchnie boczne i górne) i błękitnej (powierzchnie dolne). Po próbnej eksploatacji w Dęblinie był użytkowany przez kilka lat w Instytucie Lotnictwa. Obecnie znajduje się w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

Konstrukcja metalowo-drewniana. Skrzydła nie miały klap. Osłona przykrywająca instruktora i ucznia była jednoczęściowa (łącznie z przednim wiatrochronem) i otwierała się na bok, co stanowiło wadę, zwłaszcza w razie kapotażu. Podwozie główne osłonięte owiewkami. Hamulców nie było. Osłony cylindrów silnika M-11D były oddzielne. Śmigło dwułopatowe stałe. **(TK)**

DANE TECHNICZNE: Wymiary: rozpiętość — 10,0 m, długość — 7,5 m, wysokość — 2,15 m, pow. płata — 17,5 m². **Masy:** własna — 618 kg, całkowita — 1 000 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 215 km/h, przelotowa — 170 km/h, wznoszenie — 3,3 m/s, pułap — 4 600 m, zasięg — 1 400 km, rozbieg — 160 m, dobieg — 230 m.



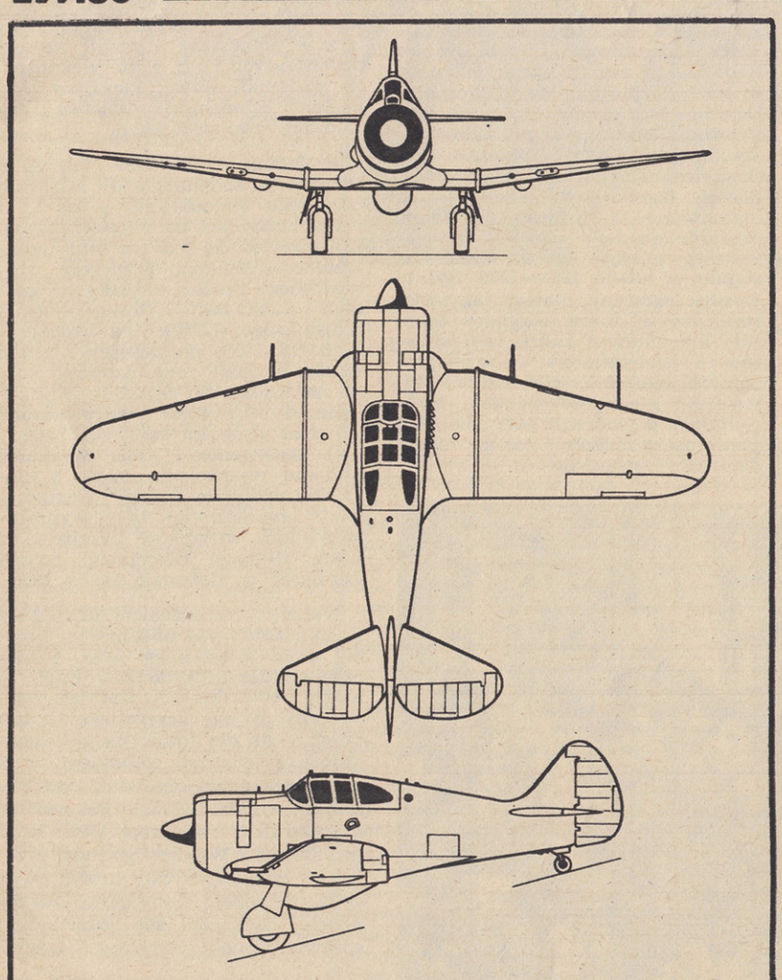


ULTRALEKKI SZYBOWIEC ULF-1

W RFN opracowano ultralekki szybowiec ULF-1, przewidziany do budowy amatorskiej, koncepcji Dietera Reicha i konstrukcji Heinera Neumanna. Szybowiec ma interesujące rozwiązanie techniczne wśród konstrukcji tego rodzaju cieszących się ostatnio dużym zainteresowaniem. Po wielu próbach przeprowadzonych przez różnych pilotów, szybowiec ULF-1 uzyskał certyfikat. Przy zewnętrznych wymiarach odpowiadających małym szybowcom oraz wysokich współczynnikach obciążenia (+6, —4), ma bardzo małą masę własną (46 kg), dzięki czemu może być niesiony przez pilota, który z pozycji stojącej, biegnąc, rozpoczyna start. Po wystartowaniu wciąga on nogi do kabiny. Start jest łatwy i może być samodzielnie wykonany ze zbocza o nachyleniu większym niż 15°. ULF-1 może być holowany za samochodem w warunkach spokojnej atmosfery, przy czym długość linki nie musi być większa niż 100 m. Pilotaż jest łatwy. Zaleca się jednak, aby odbyć kilka samodzielnych lotów na szybowcu klasycznym. Bardzo niskie jednostkowe obciążenie skrzydła (10 kg/m²) sprawia, że skrzydło stanowi dostatecznie bezpieczny „spadochron" dla pilota.

ULF-1 jest wolnonośnym górnopłatem zbudowanym w układzie konwencjonalnym. Materiały — głównie świerk, sklejka, balsa i płótno oraz blacha aluminiowa i stal. Rurki stalowe zastosowano tylko w sterownicy. Zawieszenia lotek i sterów wykonano z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym. Dokumentacja obejmuje 30 rysunków i 32 fotografie głównych elementów oraz podręcznik budowy i listę materiałów. ULF-1 ma dwudzielne skrzydło o obrysie trapezowym i małej zbieżności, które wyposażono w lotki i ochraniacze końcówek. Konstrukcja 1-dźwigarowa z małym dźwigarkiem skośnym i przednim kesonem sklejkowym, drewnianymi żeberkami i płóciennym pokryciem. Profil Wortmann FX63-137 o grubości 18% u nasady i 15% na końcach skrzydła. Kadłub kratownicowy pokryty płótnem. W części przedniej, o przekroju prostokątnym, mieści się kabina o dużym otwartym wykroju i zaokrąglonym spodzie, w którym znajdują się boczne wykroje na nogi pilota. Pod kadłubem umocowana jest płoza główna, która podobnie jak tylna jest wykonana ze sztucznego tworzywa wzmocnionego włóknem szklanym. Na wierzchu kadłuba umocowane jest skrzydło, zaś w tyle usterzenie wysokości i kierunku. Tylna część kadłuba o przekroju prostokątnym. Statecznik usterzeń z małymi sklejkowymi kesonikami pokryte płótnem, podobnie jak i stery. Kabinę wyposażono w siodełko oraz pasy pilota, sterownicę, prędkościomierz i wariometr. Koszt materiałów do budowy 1 000 dol., zaś pracochłonność 800 h. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,4 m, długość — 5,55 m, rozpiętość usterzenia wysokości — 2,9 m, pow. nośna — 13,4 m², wydłużenie — 8, cięciwa przy kadłubie — 1,53 m, przy końcu skrzydła — 1,07 m, pow. usterzenia wysokości — 2,4 m², usterzenia kierunku — 1,5 m². **Masy:** własna — 46 kg, max. startowa — 136 kg, użyteczna — 90 kg. **Osiągi:** max. doskonałość — 16, min. opadanie — 0,8 m/s, max. prędkość — 70 km/h, min. prędkość — 32 km/h.



SAMOLOT MYŚLIWSKO-BOMBOWY CA.12. BOOMERANG

Mało wiemy o historycznych konstrukcjach lotniczych z Australii. A działo się tam sporo interesujących rzeczy, choćby pierwsze loty na lotni z przełomu naszego wieku. Ale o tym przy okazji.

Australijska wytwórnia lotnicza Commonwealth Aircraft założona w 1936 budowała w okresie II wojny światowej samoloty licencyjne (przystosowany w 1939 do warunków krajowych) dolnopłatowiec NA-33 Wirraway z USA oraz torpedowy Bristol Beaufort), a także własne. Te drugie wynikły z potrzeby chwili. Otóż, gdy 7.12.1941 Japończycy rozpoczęli działania na Pacyfiku, lotnictwo australijskie RAAF praktycznie nie miało myśliwców (tylko 2 dywizjony Brewster Buffalo na Malajach). W pośpiechu powstał jednomiejscowy samolot myśliwski złożony z części będących pod ręką: płatowca Wirraway oraz z licencyjnego silnika o największej mocy Twin Wasp. Po 14 tygodniach (wg innych źródeł po 16 tygodniach i 3 dniach od podjęcia decyzji opracowania samolotu w trzecim dniu wojny), licząc od rozpoczęcia projektowania, CA.12 Boomerang (bumerang) został oblatany 29.05.1942. W całej Australii było wtedy tylko 1 działko brytyjskie Hispano 20 mm z instrukcją obsługi. I to wystarczyło do przygotowania produkcji seryjnej. Zamówiono wówczas 105 samolotów . Od maja 1943 samoloty myśliwsko-bombowe CA.12 odgrywały istotną rolę taktyczną, wspierając wojska australijskie w Nowej Gwinei. Służyły jako: szturmowe, fotozwiadowcze, stawiające zasłony dymne, eskortowe oraz przechwytujące bombowce japońskie. Były zwrotne i odporne, chociaż ustępowały w prędkości myśliwcom japońskim. Uchodziły za groźne samoloty szturmowe, przy bardzo dobrze opanowanej współpracy ziemia — powietrze, w górzystym i leśnym terenie Nowej Gwinei.

Konstrukcyjnie CA.12 przypominał Wirraway'a. Kabina pilota otrzymała jednak płytę pancerną, a przednia szyba osłony była kuloodporna.

Łącznie zbudowano w wytwórni Commonwealth Aircraft Fishermen Bend 250 samolotów CA.12 Boomerang (i prawdopodobnie nieco ulepszonych CA.13). Następny samolot myśliwski CA.15 z 1946 o prędkości max. — 711 km/h przypominał sylwetką Mustanga i MB.5. Należy jeszcze dodać, że do 1942 istniała amerykańska wytwórnia lotnicza o takiej samej nazwie (potem Rearwin).

Konstrukcja metalowa częściowo z pokryciem płóciennym. Podwozie wciągane.

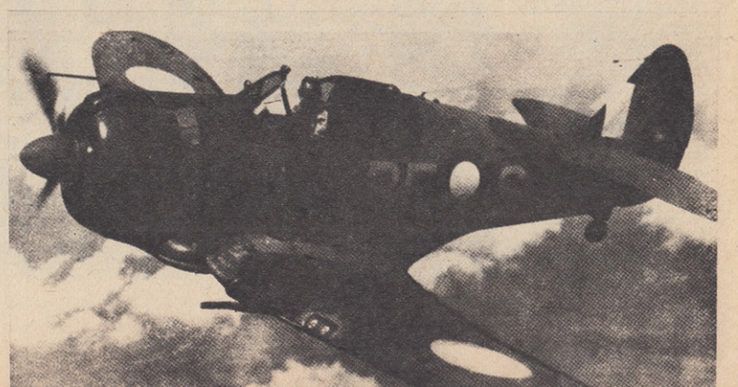
Silnik: Pratt-Whitney R.1830 — S3C4G Twin Wasp, 14-cylindrowy w układzie podwójnej gwiazdy, o mocy 883 kW (1 200 KM). Śmigło trójłopatowe.

Uzbrojenie: 2 działka Hispano 20 mm i 4 k. masz. Browning 7,69 mm (CA.12 myśliwsko-bombowy). 1 bomba 227 kg.

Malowanie: samoloty myśliwsko-bombowe były w plamach kamuflażowych. **(W)**

DANE TECHNICZNE: Wymiary: rozpiętość — 11,06 m, długość — 7,78 m. **Masy:** własna — 2 474 kg, całkowita max. — 3 450 kg. **Osiągi:** prędkość max. (2 284 m) — 476 km/h (0 m — 439 km/h), wznoszenie — 14,93 m/s, pułap — 8 845 m, zasięg — 1 496 km (306 km/h; 4 575 m), czas trwania lotu max. — 4 h 54 min.

Według innych źródeł: rozpiętość — 10,97 m, długość — 7,77 m, masy — 2 437/3 492 do 3 742 kg, prędkość max. — 491 km/h, zasięg — 1 497 do 2 573 km i pułap — 10 363 m.



WOJSKOWE SZKOLNICTWO LOTNICZE

2.

Stabilizacja procesu szkolenia lotniczego, zapoczątkowana reorganizacjami z 1964 a następnie z 1947, jak też stopniowe uspokajanie się wewnętrznych spraw kraju, przyniosła w szkolnictwie lotniczym dalsze pozytywne efekty. W OSL miały miejsce w 1947 dwie kolejne promocje absolwentów. W promocji majowej, w której uczestniczyli Prezydent RP Bolesław Bierut i Marszałek Michał Żymierski, promowano 33 pilotów; w lipcu, po największej z promocji dokonanej przez szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni Władysława Korczyca, do jednostek skierowano 134 absolwentów OSL głównie pilotów.

OSL stawała się przysłowiową kuźnią lotniczych kadr, w której cały niemal proces szkolenia i wychowania przejęli oficerowie polscy. Od listopada 1947 komendantem OSL był płk pil. Szczepan Ścibior, a szereg stanowisk kierowniczych objęli dawni wychowankowie CWL-1, ppłk nawig. Adam Szczudłowski, mjr nawig. Jan Lemieszonek, mjr pil. Julian Łęgowski, kpt. pil. Czesław Łabęcki i inni. Obok nich kadrę zasadniczą, bezpośrednich wychowawców, nadających szkole charakter ludowej, politycznie zaangażowanej uczelni, stanowili już powojenni absolwenci szkoły. W latach 1948—1949 promocje odbywały się we wrześniu, promowano po 89 absolwentów, aktu tego dokonywał Marszałek Michał Żymierski. Jednocześnie w latach 1947—1949 przygotowano na specjalnych kursach 119 oficerów, którzy objęli następnie stanowiska dowódców pułków, szefów sztabów i inne.

Wielu z istotnych aspektów działania i osiągnięć OSL w Dęblinie z lat 1944—1949 nie można tu przedstawić w pełni w tym krótkim zarysie. Niech zatem wystarczą liczby wyszkolonych w tym okresie specjalistów: 569 pilotów i nawigatorów, 200 strzelców pokładowych Il-2 i strzelców radiotelegrafistów Pe-2, 119 oficerów kursu dowódczo-sztabowego oraz 30 wykładowców OSL. Ten poważny wysiłek szkolnictwa lotniczego zapewnił bazę kadrową, rzutując pomyślnie na cały powojenny proces rozwoju i unowocześniania lotnictwa polskiego.

LATA 1950—1968

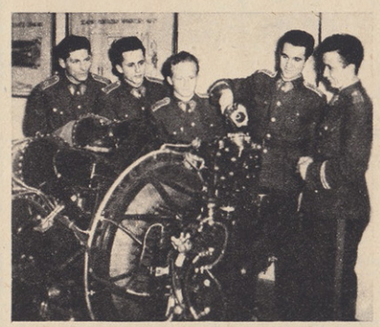
Poczynając od 1950 lotnictwo nasze zaczęło wchodzić w erę odrzutową. Rozwój sytuacji międzynarodowej spowodował wzrost zagrożenia ze strony państw imperialistycznych i w odpowiedzi na to podjęto decyzje o umocnieniu obronności państw socjalistycznych. Stosowne zadania otrzymało również szkolnictwo wojskowe i lotnicze. Dęblińska OSL posiadała w tym czasie na swym stanie szkolonych 400 podchorążych, lecz już jesienią 1950 przyjęto do szkoły dalsze 1 000 osób. Sam Dęblin nie był w stanie podołać zadaniu, stąd w maju 1951 powołano drugą szkołę lotniczą OSL Nr 5 w Radomiu. Miała ona specjalizować się w przygotowaniu pilotów myśliwskich, podczas gdy dęblińska OSL Nr 4 szkoliła pilotów pozostałych rodzajw lotnictwa, nawigatorów i strzelców pokładowych. W roku tym poważnie rozbudowano szkolnictwo lotnicze, gdyż równolegle powstały Oficerska Szkoła Radiotechniczna, Wojskowa Akademia Techniczna, a w TSWL rozpoczęto szkolenie oficerów techników lotniczych.

Szybki ilościowy rozwój lotnictwa dyktował potrzeby. Aby im podołać, OSL skróciła czas szkolenia pilotów do 2 lat, a nawet 1 roku. Rekrutacja kandydatów do lotnictwa trwała praktycznie nieprzerwanie przez cały rok. O tempie szkolenia świadczyć może fakt, że w 1952 promowano kolejno siedem grup absolwentów oficerów-pilotów. Spośród kilkuset promowanych, część pozostawiono w szkole na stanowiskach instruktorów, większość skierowano do jednostek, gdzie kontynuowali szkolenie.

Do września 1951 dęblińską OSL kierował płk pil. Szczepan Ścibior, po nim przybył płk pil. Mikołaj Rysiew, by w lipcu 1954 przekazać obowiązki ppłk. pil. Zdzisławowi Żarskiemu, powojennemu absolwentowi OSL. Zjawiskiem charakterystycznym dla tego okresu było zajmowanie w OSL stanowisk kierowniczych przez jej powojennych wychowanków. Dotyczy to zarówno dowódców eksadr szkolnych, jak też kierowników cykli przedmiotowych i wykładowców wydziału wyszkolenia.

W latach pięćdziesiątych OSL dokonała zmiany w programach szkolenia oraz dokonała wymiany sprzętu. W miejsce szkolnych Ut-2, wprowadzono samoloty polskiej produkcji licencyjne CSS-13 (Po-2), a następnie Junak-2 i Junak-3 oraz Jak-18. Na wyszkolenie pilota myśliwskiego program przewidywał 400 godzin nalotu, tyleż samo dla pilotów samolotów szturmowych i bombowych; piloci samolotów łącznikowych uzyskiwali nalot 50 godzin, a nawigatorzy 60. W tych warunkach cały program szkolenia bojowego, w tym także przeszkolenie na sprzęt odrzutowy, dokonywało się w jednostkach. Szkolenie na samolotach odrzutowych OSL Nr 4 w Dęblinie wprowadzała stopniowo w latach 1953—1955. Najpierw, bo już w 1953, szkolenie pilotów samolotów odrzutowych rozpoczęto w Radomiu. W roku następnym zaczęto także szkolić na odrzutowcach w Dęblinie. W obydwu szkołach następowało stopniowe uprofilowanie szkolenia dla potrzeb lotnictwa myśliwskiego. Specjalistyczne szkolenie pilotów bombowych i szturmowych realizowano w jednostkach. Pełne przejście obydwu szkół do przygotowania pilotów odrzutowych nastąpiło w latach 1955—1956. Był to wysiłek ogromny, dlatego też został rozłożony w czasie. Najpierw należało przygotować kadrę wykładowców i instruktorów, zabezpieczyć pomoce naukowe, podręczniki itp., stworzyć niezbędne warunki gwarantujące powodzenie tego trudnego zamierzenia. Szkoła i jej kadra zadanie to wykonała.

Promocja w OSL w 1959 r. — promuje absolwentów gen. bryg. pil. Michał Jakubik.



Poznawanie tajników silnika samolotu odrzutowego.

W końcu 1957 komendantem OSL Nr 4 został ppłk pil. Franciszek Kamiński, żołnierz 2 pnb „Kraków". Po dwóch latach zastąpił go na tym stanowisku płk pil. Eugeniusz Pniewski, który następnie w 1963 przekazał obowiązki płk. pil. Józefowi Kowalskiemu. Wszyscy oni byli wychowankami OSL w Dęblinie i przez długi czas związani ze szkołą praca na stanowiskach instruktorskich i dowódczych.

Ważnym wydarzeniem w życiu szkoły, pozytywnie wpływającym na jej sukcesy szkoleniowe i wychowawcze, było objęcie w 1952 patronatu ZMP nad lotnictwem i szkołą. Ogłoszony i zrealizowany tzw. ZMP-owski zaciąg do lotnictwa przyniósł bardzo dobre efekty. Masowy napływ zaangażowanej politycznie młodzieży zasilił szeregi podchorążych OSL, z których wyrośli wspaniali piloci, kierujący dziś wieloma dziedzinami lotnictwa i dowodzący jego oddziałami.

W latach 1956—1959 nastąpiła stopniowa reorganizacja szkolenia lotniczego. Przedłużono je do 2,5 i 3 lat, kandydaci na pilotów musieli legitymować się maturą oraz ukończeniem szkolenia lotniczego prowadzonego przez aerokluby na kursach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW). Dla podchorążych OSL, nie posiadających dotąd szkoły średniej, zorganizowano kursy maturalne, co przedłużyło szkolenie do 3,5 roku. Wprowadzony wówczas program szkolenia zapewniał absolwentowi OSL uzyskanie poziomu wyszkolenia pilota 3 klasy. Wszystkie te zmiany programowe i organizacyjne były wypracowywaniem warunków przejścia na status Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, co dokonało się w 1968.

Ważnym wydarzeniem dla szkoły z roku 1955 było nadanie jej imienia Jana Krasickiego oraz odznaczenie orderem Sztandaru Pracy II klasy. Dęblińska OSL stała się ważnym ośrodkiem przygotowania lotczych kadr dla lotnictwa polskiego, najpierw jedynym ośrodkiem przygotowania personelu latającego, następnie w latach 1951—1964 zadanie to dzieliła z radomską OSL Nr 5 im. Żwirki i Wigury, by znów przejąć na swe barki cały proces szkolenia personelu latającego. Szkoła dobrze zasłużyła się lotnictwu i sprawie obronności naszej Ojczyzny.

Płk dr ZYGMUNT BULZACKI

Grupa francuskich aspirantów-podchorążych z wizytą w OSL.
Zdjęcia: WAF — St. Iwan(1) i archiwum

MALOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH (83)

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

BYĆ NIEWIDZIALNYM W POWIETRZU

Zasady maskowania jako formy obrony biernej stosowane w przyrodzie zostały w pełni wykorzystane przez twórców malowania ochronnego samolotów. Do połowy lat trzydziestych nie poświęcano zbyt wiele uwagi malowaniu deformującemu powierzchni dolnych, jeżeli nie liczyć deseniu geometrycznego wprowadzonego na pewnej liczbie samolotów w końcowej fazie I wojny światowej oraz nielicznych egzemplarzy eksperymentalnych. Zasadniczy przełom nastąpił w 1938, kiedy to w Królewskich Siłach Powietrznych (RAF) wprowadzono malowania deformujące powierzchnie dolne samolotów — głównie myśliwskich. Malowanie to polegało na pokryciu powierzchni dolnej dwoma lub trzema kontrastującymi ze sobą barwami (biała—srebrna—czarna), przy czym stosowano następujące warianty: układ określany jako dzień-noc polegał na pokryciu 1/2 powierzchni dolnej do linii symerii farbą białą i czarną, wariant drugi wprowadzony w 1939, na wykorzystaniu trzeciej barwy — aluminium (srebrna). Wariant ten nosił nazwę dzień-noc-aluminium. Sporadycznie stosowano też wariant aluminium-noc, a w 1940 wariant barwa nieba — czarny. W ramach dwu pierwszych wariantów występowały odmiany, w których powierzchnie ruchome — stery, lotki, klapy malowano barwą kontrastową (np. na połowie malowanej na czarno — białe i odwrotnie). Malowania stosowano krótko, bowiem już latem 1941 wprowadzono jednobarwne malowanie powierzchni dolnych.

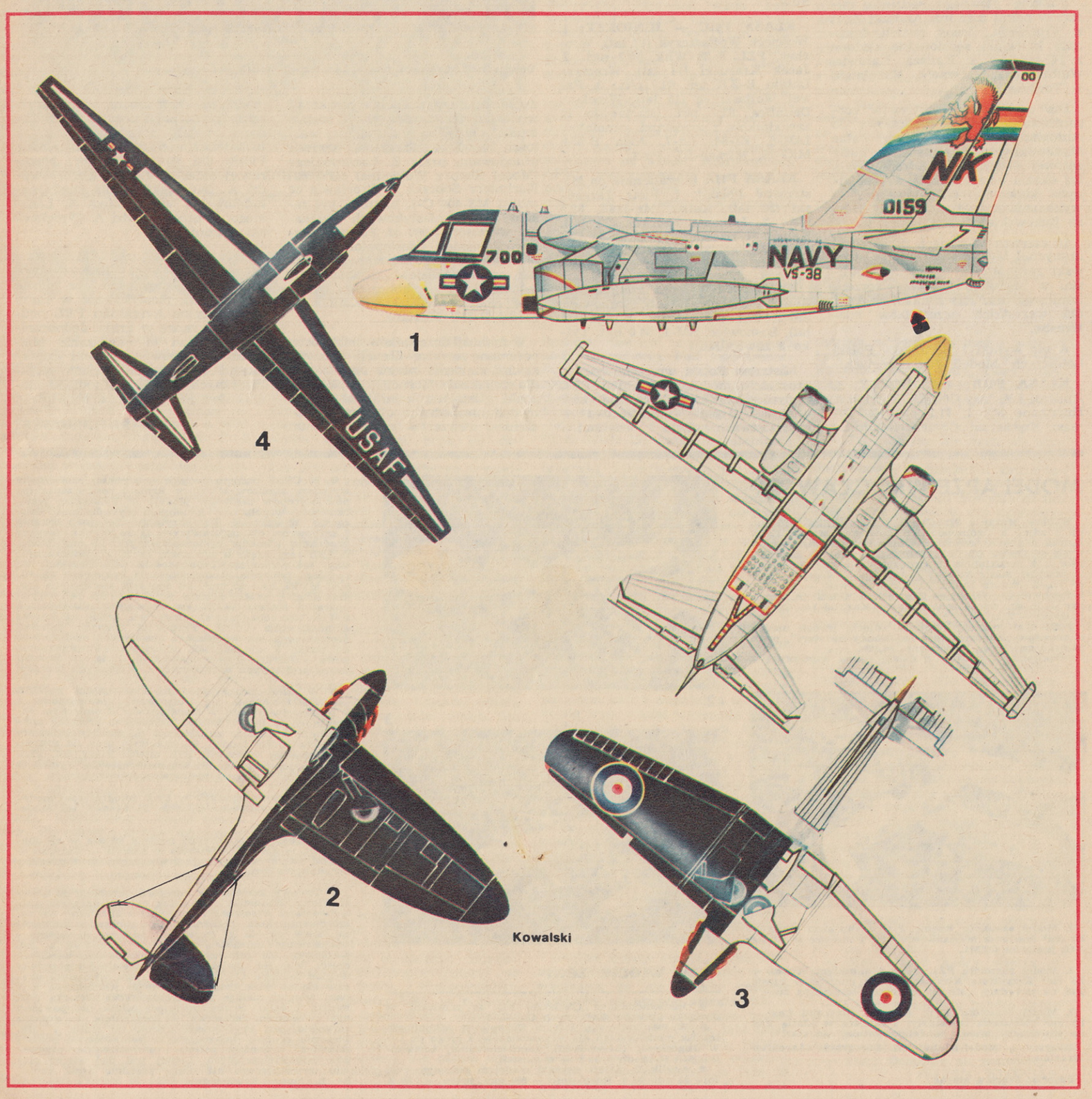
TABLICA

1 — Lockheed S-3 Viking lotnictwa marynarki USA (VS-38 Claw Clan stacjonujący na USS Enterprise).

2 — Supermarine Spitfire Mk.I w malowaniu deformującym powierzchnie dolne, określanym jako dzień — noc, stosowanym w 1939. Jego odmianą było malowanie powierzchni sterów i lotek w barwie kontrastującej — na polu białym — czarne, na polu czarnym — białe, lub srebrne.

3 — Hawker Hurricane Mk.I w malowaniu deformującym określanym jako dzień — noc — aluminium, używanym od 1938 do maja 1940, z odmianą polegającą na pozostawieniu klap i lotek w barwie aluminium, stosowaną głównie w 1938.

4 — Przykład malowania deformującego złożonego z barw czarnej i białej, używanego w 1967 przez lotnictwo USA w Europie — baza RAE Bedford na samolotach szpiegowskich Lockheed U2A.



I MISTRZOSTWA POLSKI LOTNICZYCH MODELI REDUKCYJNYCH

Zgodnie z kalendarzem imprez Aeroklubu PRL, 9—10.06.1984 zostały przeprowadzone I Mistrzostwa Polski Lotniczych Modeli Redukcyjnych (modeli plastykowych). Mistrzostwa zorganizował Aeroklub Ostrowski przy współudziale Wojewódzkiego Domu Kultury w Kaliszu (Klub Miniaturka) oraz Kaliskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Mistrzostwa przeprowadzono w Klubie Osiedlowym Kaliskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Kaliszu. Zostały przygotowane na bardzo wysokim poziomie organizacyjnym i sportowym.

Funkcję głównego sędziego mirzostw pełnił mgr inż. Andrzej Zgut z Wrocławia. Oceny modeli dokonało kolegium sędziowskie złożone z 14 sędziów z: Kalisza, Katowic, Wałbrzycha, Warszawy, Wrocławia i Torunia.

Dla uczestników mistrzostw zorganizowano wyjazd autokarowy do Antonina, gdzie zwiedzono Pałac Myśliwski będący zabytkiem klasy zerowej — jedyny w Europie. Była też okazja uczestniczenia w specjalnym koncercie chopinowskim, w wykonaniu znanej pianistki B. Hesse Bukowskiej.

10 czerwca w ramach przeprowadzanych I MPLMR Aeroklub Ostrowski zorganizował na swoim lotnisku w Michałkowie pokaz sprzętu lotniczego oraz loty samolotem An-2 dla wszystkich uczestników mistrzostw.

A oto wyniki I Mistrzostw Polski Lotniczych Modeli Redukcyjnych:

KLASA F4IB — SENIORZY: 1. Andrzej Lityński (30 lat), Warszawa, Hurricane Mk I, 81,1 pkt.; 2. Tomasz Kędzierski (36 lat), Świdnica, Fokker E-V, 76,0 pkt.; 3. Krzysztof Wolfram (44 lata), Wrocław, F-5E Tiger-II, 72,1 pkt. Startowało 7 zawodników, z modelami samolotów Jak-6, Fw-190D, MiG-25, Mosquito Mk VI.

KLASA F4IC — SENIORZY: 1. Jerzy Jabłoński (61 lat), Wrocław, PZL P-11C, 86,1 pkt.; 2. Andrzej Ziober (30 lat), Sosnowiec, BŻ-1 GIL, 78,8 pkt.; 3. Ryszard Gójski (35 lat), Wrocław Harrier GR-1, 71,0 pkt. Startowało 11 zawodników z modelami samolotów Su-7U, MS-406, C-1, Po-2, Avia B-534, Hurricane Mk I, An-2W, Ła-7, Su-7.

KLASA F4IC — JUNIORZY: 1. Wojciech Wojtaszczyk (17 lat), Wrocław, PZL P-38 Wilk, 70,7 pkt., 2. Jacek Krasucki (14 lat), Wrocław, Lublin R-XII ter, 69,7 pkt.; 3. Paweł Wojtaszczyk (15 lat), Wrocław, Dauntles, 63,7 pkt. Startowało 10 zawodników z modelami samolotów LiM-6, Ki-84, Ła-7, Avia B-534, MiG-19, Mirage-III, Po-2.

KLASA F4IA (niezaliczana do Mistrzostw Polski): 1. Piotr Targański (30 lat), Kalisz, Me-109E, 82,5 pkt.; 2. Ireneusz Szorkin (29 lat), Kalisz, Hurricane, 77,5 pkt.; 3. Andrzej Wasiak (33 lata), Kalisz, P-51C Mustang, 68,5 pkt.

KLASA F4ID (poza konkursem): Andrzej Ziober (30 lat), Sosnowiec, SM-1, 87,1 pkt.; Artur Biraga (14 lat), Sosnowiec, SM-1, 34,0 pkt. Tylko 2 zawodników.

Mistrzom Polski wręczono bardzo uroczyście medale Aeroklubu PRL i dyplomy. Każdy z zawodników otrzymał dyplom uczestnictwa w mistrzostwach. Poza medalami i dyplomami organizatorzy przekazali wiele nagród rzeczowych w postaci modeli plastykowych o łącznej wartości 50 000 zł. Specjalną nagrodę ufundowaną przez Z. Łaszewskiego (Model Shop z Wołomina) otrzymał Kazimierz Sobczak z Wrocławia za model MS-406 C-1; nagrodą był zestaw modeli plastykowych Hasegawa wartości 12 000 zł. Podczas ekspozycji modeli udostępnionych publiczności przeprowadzono głosowanie na najbardziej podobający się model. Nagrodę publiczności otrzymał Andrzej Wasiak z Kalisza za model P-51C Mustang.

Uczestnicy I Mistrzostw Polski Lotniczych Modeli Redukcyjnych.

W dyskusji uczestników mistrzostw poruszono sprawę licencji sędziowskich, obniżenia progu punktowego dla uzyskania licencji i złotej odznaki. Ustalono minimalną liczbę modeli niezbędnych dla przeprowadzenia mistrzostw oraz minimum modeli z dwóch stref eliminacyjnych (północnej i południowej). Zaproponowano przeprowadzenie w 1985 dwóch półfinałów do Mistrzostw Polski dla strefy północnej poszerzonej przez A. Łódzki (przeprowadzi A. Ostrowski), a dla strefy południowej z wyłączeniem A. Łódzkiego — przeprowadzi A. Wrocławski (Oleśnica).

Wszyscy uczestnicy I Mistrzostw Lotniczych Modeli Redukcyjnych stwierdzili jednogłośnie, że ujęcie modelarstwa plastykowego w ramy organizacyjne Aeroklubu PRL podnosi jego rangę w kraju. Jednocześnie umożliwi to nawiązanie bliższych kontaktów z klubami działającymi w bratnich krajach socjalistycznych, gdzie tego rodzaju modelarstwo jest już bardzo rozwinięte.

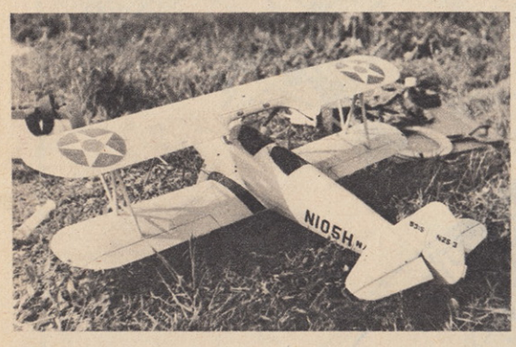
EDWARD KUROWSKI

MODELARZE WROCŁAWSCY

Wacław Mazur z Wrocławia przesłał kilka informacji i zdjęć z Ogólnopolskich Zawodów Makiet Latających o puchar dowódcy Wojsk Lotniczych, rozegranych w Opolu (19—20.05.1984). Startowało 30 zawodników z 9 aeroklubów. Zwyciężyli — wśród juniorów: 1. Mariusz Maślankowski z Aeroklubu Wrocławskiego (P 17), 2. Renata Dudek (A. Częstochowski — RWD 8) i Rachwał (A. Śląski — Zlin 50), 3. Góral (A. Opolski — P 40); wśród seniorów: M. Kaziród (A. Częstochowski — Zlin 50).

Poza tym możemy obejrzeć zdjęcia dwóch modeli z zawodów „Młodzi modelarze-lotnicy na start", przeprowadzonych we Wrocławiu 3.06.1984.

Dziękujemy i prosimy o dalszą cenną współpracę.



1

2

3

1. Model samolotu Boeing P-17 z silnikiem Enya — 3,5 cm³ Mariusza Maślankowskiego, 1 miejsce w klasie F4B juniorów OZML.

2. Model samolotu PZL P-11c z silnikiem Webra — 3,5 cm³ Krzysztofa Kiermackiego, 1 miejsce w klasie F4S na zawodach „Młodzi modelarze-lotnicy na start".

3. Model samolotu Tiger Cat z 2 silnikami Cox — 1,5 cm³ Zdzisława Domagały, 3 miejsce w klasie F4S na zawodach „Młodzi modelarze-lotnicy na start".

Wszyscy z Model-Klubu SM Energetyk (Aeroklub Wrocławski).

Zdjęcia: Wacław Mazur

Czy wiecie że...

● Radiomodelarze Chińskiej RL są zrzeszeni w Związku Sportów Radiowych ChRL.

● W 1984 czynnych jest w Europie 81 oficjalnych lotnisk modelarskich dla wczasowiczów, z czego po 1 — w Jugosławii (Lesce-Bled), Liechtensteinie, Luksemburgu i Holandii oraz 9 — w Austrii.

● Anglik B. Aslett uzyskał modelem halowym czas lotu 52 min 22 s. Rozpiętość — 900 mm, masa — 1,29 g.

● W CSRS podjęto decyzję o szybkiej rozbudowie wytwórni silników MVVS w Brnie i rozszerzeniu typów wyrobów zakładów Modela w Valasskem Mezirici (we współpracy z innymi wytwórniami Svazarmu w zakresie kompozytów). Seryjne zestawy 2 szybowców dla najmłodszych są ze sklejki. Seryjną produkcję silników samozapłonowych 1,5 cm³ Modela 1,5D rozpoczęto w wytwórni nr 16 w Podhoranech, skąd też pochodzą silniki Modela CO_2. Oczekuje się rychłego pokrycia zapotrzebowania krajowego na silniki MVVS 3,5 i 6,5 cm³. Do aparatur sterujących Modela Digi i 6AM27 dojdzie w 1984 — 500 pierwszych aparatur Modela 4AM27 na krajowych podzespołach z 4 serwomechanizmami. Brak jest dewiz na import akumulatorów Cd-Ni. Produkcja różnych listewek drewnianych ma wzrosnąć z obecnych 2 mln rocznie do ponad 3 mln w 1985, gdy zostanie uruchomiona nowa suszarnia i prawdopodobnie linia do wyrobu listew profilowych w wytwórni w Karlowych Warach.

● W miesięczniku „Modelist-Konstruktor" z ZSRR (nr 2/1984) ukazało się ilustrowane sprawozdanie z V Mistrzostw Świata w Modelarstwie Kosmicznym rozegranych w Polsce w 1983. Omówiono przebieg konkurencji, wyrażając zastrzeżenia do obiektywności sędziów w klasie modeli S7 (makiety) oraz do sprzętu do pomiarów wysokości lotu modeli klasy S5C (makiety wysokościowe), nie odpowiadającego wymogom zawodów tej rangi co mistrzostwa świata.

● Do pary najlepszych w USA fotografików modelarskich jest zaliczana Cynthia Sabransky, też modelarka lotnicza.

● Radiomodel aktualnego mistrza świata w akrobacji F3A — FAI H. Prettnera z Austrii — Calypso — ukazał się w seryjnym zestawie części w 3 miesiące od zdobycia tytułu.

● Czołowy modelarz w kategorii akrobacji na uwięzi Windy Urtnowski z USA tak opisuje doświadczenia z modelami Arrowana o pow. płata 51,62 dm². Na zamocowaniu koła przedniego do silnika zaoszczędził na masie ok. 30 g. Przednie podwozie niezależne i odejmowane umożliwia latanie w odmianie 2- lub 3-kołowej. Za celowe uznaje anodowanie wszelkich części, śrub itd. Zwiększa to ich trwałość i poprawia wygląd modelu. Odciążenie 20% steru wysokości okazało się za duże (właściwe 5—10%). Aluminiowe kołpaki śmigieł maluje żółtozieloną farbą lotniczą (jest bardzo trwała). Śruby mocujące silnik nie powinny być — wzorem lotnictwa — dociągnięte do granicy zerwania, ani zbyt luźne. Chroni to silnik i łoże. Zbiornik otulony mikrogąbką z zamkniętymi porami zapobiega drganiom paliwa i uszkodzeniom przewodów odpowietrzających. Lepiej jest dać więcej ołowiu wyważającego niż długą przednią część kadłuba. Z klapami bywa różnie.

RYSUNKI SPOD SKRZYDŁA

Rzecz zastanawiająca: w wielu listach do redakcji, i to od długiego już czasu, Czytelnicy pytają nas, dlaczego mniej teraz zamieszczamy rysunków Wiesława Fuglewicza. Piszą, z czym się całkowicie zgadzamy, że są one świetne, pełne specyficznego humoru, dowcipu, o tak pomysłowej tematyce, że nie mają sobie po prostu równych. Doskonałość warsztatu artystycznego idzie w nich w parze z oryginalnością stylu.

„Wasze czasopismo — to nasze czasopismo, świetne, lecz nie ma już na jego łamach, albo są rzadko, rysunki W. Fuglewicza — pisze Piotr Puchała z Częstochowy. — Prosiłbym, aby te rysunki ukazywały się częściej". Podobnie — piszą inni.

Wiesław Fuglewicz, dużej miary indywidualność artystyczna, zmarł młodo, bo w wieku 48 lat, 18 grudnia 1982 roku, we Wrocławiu, gdzie zamieszkiwał. Był naszym cenionym współpracownikiem, dobrym kolegą, człowiekiem wyróżniającym się błyskotliwą inteligencją. Przysyłał nam, dość często, swe żartobliwe rysunki o tematyce lotniczej i astronautycznej tak, że nawet gdy odszedł od nas na zawsze — to w biurku piszącego te słowa została do dziś spora jeszcze teczka jego prac. Tak miłych, uroczych, podbijających serca.

Chcemy Wam zdradzić jedną z redakcyjnych tajemnic: oto nieraz zdarza się na posiedzeniu kolegium taka sytuacja, że cały kolejny numer „Skrzydlatej" jest już ustalony, wiadomo dokładnie co będzie na poszczególnych stronach, ile wejdzie tekstu, jakie będą ilustracje, jednym słowem wydawałoby się, że absolutnie wszystko jest już przewidziane i zapięte na ostatni guzik. Stary nawyk powoduje jednak, że jeszcze raz weryfikujemy rozlokowanie materiału i wtedy, o dziwo, łapiemy się na tym, że... „tak, brak tu jeszcze Fuglewicza!".

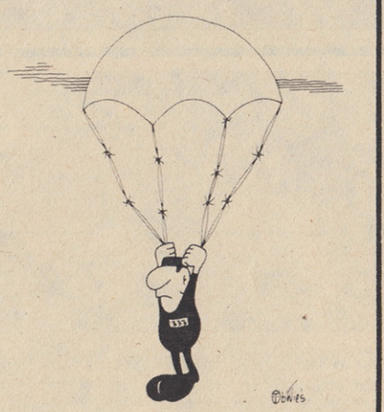
Sięgam wtedy do mej szuflady, biorę do ręki lekko już zużytą i postrzępioną teczkę z rysunkami Fuglewicza i już bez jakiejkolwiek urzędowej pozy, tak zupełnie po koleżeńsku, razem z redaktorem naczelnym wertujemy te rysunki, aby dobrać taki, który najlepiej pasuje.

Zawsze taki znajdziemy! Fuglewicz, o którym kiedyś napisaliśmy, że „był człowiekiem spod skrzydeł, zawsze trzymającym się w ich cieniu, a jednak który tak wiele uczynił dla utrwalania ich chwały" — jest non stop niezawodny. Jest to coś niewiarygodnego, pięknego.

Serdecznie go wspominamy, a wspomnienie o nim zawsze wywołuje w nas uczucie niewygasłej przyjaźni i uśmiech na twarzy.

Uśmiechnijcie się zatem i Wy, drodzy Czytelnicy. Jego rysunki — będziemy dalej zamieszczać, jest ich jeszcze sporo.

(z)



LISTY

AUTOR KSIĄŻKI ODPOWIADA

Szanowna Redakcjo!

Odnośnie książki p. Jerzego Pawlaka „Brygada bombowa" (bardzo dobrej) — w tekście oraz na obwolucie napisał Autor 14 zestrzałów obronnych, natomiast w załączniku 13. Taką samą liczbę podaje Autor również w „Polskich eskadrach w Wojnie Obronnej 1939". Która z nich jest właściwa?

Na str. 169 jest o użyciu Kobuza w walce. Czy faktycznie był to P-11c czy P-24? A jeżeli był to Kobuz, to czy wiadomo coś o użyciu P-24 lub o jego losach w Wojnie Obronnej?

Różne są wersje ostatniego przelotu Suma do Kowna. Czy Sum faktycznie dotarł wtedy do Kowna?

Bardzo zależy mi na uzyskaniu jakichś dokładniejszych informacji o lotniku Wacławie Szczechowiczu, o którym wiem tylko, że służył w 6 Pułku Lotniczym, a po przedostaniu się do Anglii latał w dywizjonach angielskich (bombowych) i amerykańskich, również w Afryce.

Adam Reiss — Opole

W odpowiedzi na list. p. Adama Reissa uprzejmie informuję, że:

1. Istnieją dwa dokumenty opracowane przez Komisję Historyczną przy dowództwie Polskiego Lotnictwa Myśliwskiego na Zachodzie, dotyczące zestrzeleń samolotów nieprzyjacielskich przez polskich myśliwców, a mianowicie: „Wykaz ilości zestrzelonych samolotów nieprzyjacielskich przez polskich myśliwców od 1 września 1939 do 6 maja 1945" oraz „Wykaz polskich pilotów myśliwskich według kolejności zwycięstw w powietrzu podczas II wojny światowej (od 1.9.1939 do 6.5.1945)". Nie została opracowana lista (wykaz) zestrzałów tzw. obronnych, dokonanych przez polskie załogi samolotów bombowych lub rozpoznawczych. O ile mi wiadomo, do chwili obecnej nie podjęto żadnej działalności w kierunku uzupełnienia sporządzonych „Wykazów".

2. W Wojnie Obronnej Polski 1939 r. załogi Brygady Bombowej zestrzeliły 14 samolotów niemieckich. Występująca liczba 13 w załączniku nie została poprawiona w drugiej korekcie książki z powodu przeoczenia. Powyższa korekta wynikła na skutek odszukania wniosku odznaczeniowego st. szer. strz. samol. Wilhelma Materli z 22 eskadry bombowej podczas mojego pobytu w archiwum lotniczym znajdującym się w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie w 1982 r. Z uwagi na to, że druk książki „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939 r." był już na ukończeniu — nie było możliwe naniesienie tej poprawki.

3. Podczas działań wojennych w 1939 r. sporadycznie użyto w walce samolot PZL P-11g Kobuz, a nie PZL P-24. Pisze również o tym p. Andrzej Morgała w książce „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim", wyd. 1979 r., str. 60—61.

4. Samolot PZL P-46 Sum wylądował w Kownie. Pisze w swej relacji inż. Stanisław Riess, pilot tej maszyny: „...W dowództwie Obrony Warszawy ppłk Piasecki zakomunikował mi rozkaz p. gen. Rómmla natychmiastowego startu w dowolnym kierunku z tym, by wydostać się do jednego z państw ościennych. Rozkaz wykonałem dopiero po 3,5 godz., gdyż bardzo silny ogień artyleryjski uniemożliwił wyjście ze schronu (40 rannych przy wyjściu). Silnik zapuściłem dopiero, gdy z placu Narutowicza ruszyło natarcie niemieckie — by strzały pokryły hałas silnika. Start bardzo ryzykowny ze względu na stan lotniska i panującą ciemność — udał się. Start o godz. 4.30. Po starcie i aż do Jabłonny silne ostrzeliwanie przez Niemców, którzy oświetlali nas rakietami. Dalej lot spokojny. Lądowanie w Kownie o godz. 6.00...". Tyle fragment z relacji pisemnej inż. St. Riessa, znajdującej się w archiwum lotniczym przy Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Wł. Sikorskiego w Londynie (Nr akt Lot.A.II.44/1c).

5. Brak danych o losach wojennych Wacława Szczechowicza poza stwierdzeniem, że nie figuruje w „Wykazie Poległych 1.9.1939 — 6.5.1945", opracowanym przez mjra naw. Olgierda Cumfta na zlecenie Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie.

Jerzy Pawlak

KLUB-ISKRA

Paweł Zalewski, ul. W. Matuszewskiego 1 m. 13, 96-140 Brzeziny, woj. skierniewickie, tel. 29-44, poszukuje plastykowych modeli samolotów w skali 1:72 oraz książek: „Samoloty na których walczyli Polacy", „Samoloty bombowe i szturmowe w lotnictwie polskim" i „Polskie samoloty wojskowe" t. 1 i 2. W zamian oferuje plakaty zespołów rockowych, książki z serii „Żółty Tygrys", „Dywizjon 303", „Mistrzynie podniebnej żonglerki", „Dziennik lotnika dywizjonu 301" oraz książki z serii BKD.

Mariusz Mazur, Suchodoły, 21-060 Fajsławice, poszukuje numerów „Małego Modelarza": 8/71, 4, 7—8, 9/73, 1—2/76, 4/79, 4/82 oraz Zero, P-47, P-38, P-39 z „Planów Modelarskich", numeru 1/82 „Modelarza" i układu scalonego UL-1321. W zamian oferuje numery „Skrzydlatej Polski" i „Żołnierza Polskiego", „Modelarza" z roku 1983, „Małego Modelarza" — Il-62, Il-2, RWD-8 i Kormoran.

Marek Osipowicz, ul. Zimowa 10, 35-303 Rzeszów, poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski": 39/79, 15, 16, 21/80, TLiA: 1, 3, 5/81. W zamian odda: numery „Skrzydlatej Polski": 21, 38, 44/77, 23/78, 45, 50/81, TBiU nr 41, 47, 74—77, 80, 81, 87—90, „Letectvi + kosmonautika" 3/82, „Krylia Rodiny" nr 2, 4—7, 10/82, „Modelist Konstruktor" 11/81, 1, 3, 5, 6, 8, 10/82, 8, 9, 11, 12/83, „Tiechnika Mołodioży" 6/80, 5, 7, 11/81, 6—8, 10, 11/82, 5, 8, 9, 11/83, 2, 3/84, Miniatury Lotnicze, „ABC miniaturowego lotnictwa", „Miniaturowe lotnictwo". Wymieni też inne książki lotnicze na fantastyczne.

Jan Kaliński, ul. Solipska 5 m. 3, 02-482 Warszawa, proponuje do wymiany książki: „Miniaturowe lotnictwo", „Pionierzy lotnictwa i ich maszyny", „Godło i barwa w lotnictwie polskim 1918—1939" i inne, TBiU nr 85, „Plany Modelarskie" nr 97 i 98, „Małego Modelarza" nr 4 i 7/82, „Modelarza" z lat 1980—84 oraz pojedyncze numery z lat poprzednich i „Modelista-Konstruktora" z lat 1982—1984. W zamian chciałby otrzymać książki i inne materiały na temat projektowania i budowy jachtów żaglowych.

Zbigniew Kuczyński, ul. Warszawska 43, 12-200 Pisz, Hotel Budopol, wymieni modele (1:72) firmy Novo (nieeksportowe) P-47D-20, MS-406, firmy K.P. — L-29, B-534, Il-10, MiG-19, S-328, Ła-7, MiG-17PF, B-35, C-3A, Avia S-199, Avia CS-199, MiG-15, MiG-15UTI, Po-2, firmy Siedlce — TS-11, śmigłowiec M-1 (S-55). Modele te — w zamian za modele 1:72 myśliwców z II wojny światowej lub współczesnych F-4, F-14, F-15, F-16 i F-18.

Marek Panek, ul. Dąbrowskiego 21/26, 35-036 Rzeszów, poszukuje książek: „Walczyłem pod niebem Francji", „Mój Spitfire WX-L", „Pod obcym niebem", „Samoloty na których walczyli Polacy", „Uwaga, wszystkie samoloty", TBiU nr 3, 5, 19, 22, 25, 55, 68. W zamian oferuje książki: „Nowoczesny samolot wojskowy", „Modele kartonowe samolotów", „Rycerze biało-czerwonej szachownicy", „W cieniu skrzydeł", „Samoloty RWD", numery „Modelarza" z roku 1983.

Mirosław Grążiowski, ul. Spółdzielców 4c/6, 47-200 Kożle, poszukuje książek o tematyce wojenno-morskiej: „Bój o Atlantyk", „Druga wojna światowa na Bałtyku", „Barbarossa na morzu" i innych. W zamian oferuje numery „Małego Modelarza": 1/82 PZL-46 Sum, 7/83 Ła-7, 2/83 Il-2, 2/81 MP.550 Mirage IIIC, 3/77 śmigłowiec Moskwa.

Jarosław Kuśmirek, ul. Cicha 17/23, 21-100 Lubartów, wymieni czasopisma, książki o tematyce lotniczej oraz modele samolotów (sklejone i nie sklejone) różnych firm. Nawiąże korespondencję z osobą interesującą się samolotami wojskowymi z lat 1935—46, także w języku angielskim, niemieckim, czeskim i rosyjskim.

Adam Przekop, ul. Dolna 4 m. 70, 00-774 Warszawa, kupi następujące pozycje z Biblioteczki Skrzydlatej Polski: nr 3, 4, 7, 9, 10, 11, 12.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny,** z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski,** sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski,** z-ca sekr. red. — **Piotr Górski,** kierownicy działów — **Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski,** redaktor graficzny — **Jolanta Kalita,** redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz,** sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, **27-52-60** — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala **49-27-51** do **9.**

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 z, rocznie — 1040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045--139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,

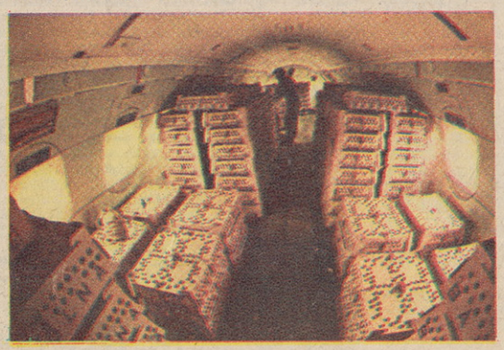
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

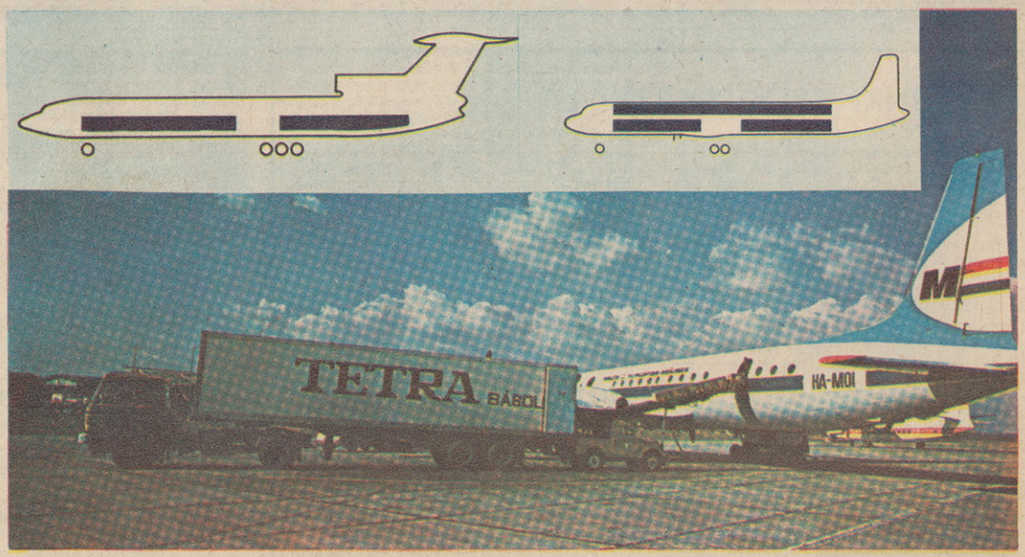
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. **Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.**

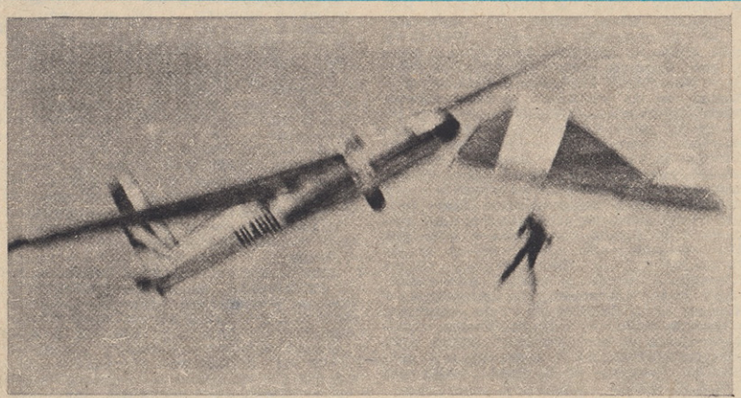
Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 20.VII.1984 r. Zam. 6000. T-27.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

TRANSPORT TOWAROWY

Węgierskie linie lotnicze MALÉV stosują w międzynarodowych towarowych przewozach powietrznych samoloty: Il-18 (ładunek — 12,3 do 13,3 Mg; pow. ładunkowa — 29,3 m²; 325 lub 350 kg/m² pow. ładunkowej) i Tu-154 B-2 (16,06 Mg; 38,8 m²; 400 lub 600 kg/m²) oraz Tu-134 (6,4—7,7 m²; 500—600 kg/m²). Rezerwacja pow. ładunkowej i rozrachunek jest zautomatyzowany w systemie komputerowym SITA-CARMEN, podobnym do systemu rezerwacji GABRIEL. W porcie lotniczym Budapeszt-Ferihegy znajduje się dworzec towarowy z magazynami itp.



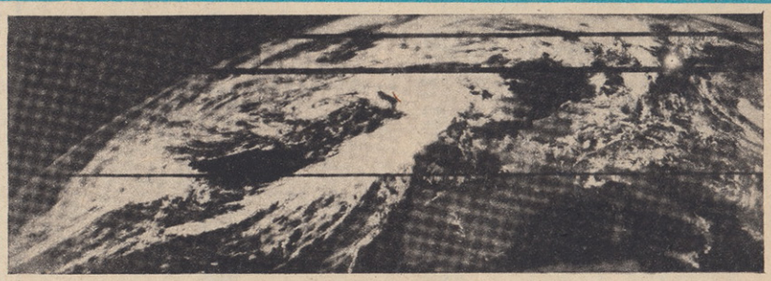




BYWA I TAK

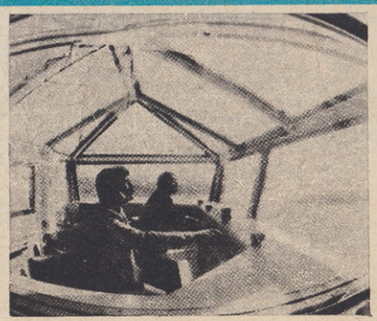
Niezwykłe zdjęcie pokazujące zderzenie w USA lotni z szybowcem dwumiejscowym L-13 Blanik.

Poniżej: holowanie w RFN lotni samolotem Jungmeister z silnikiem o mocy 118 kW (160 KM). Linka długości 20 m. Udało się to tylko jeden raz!



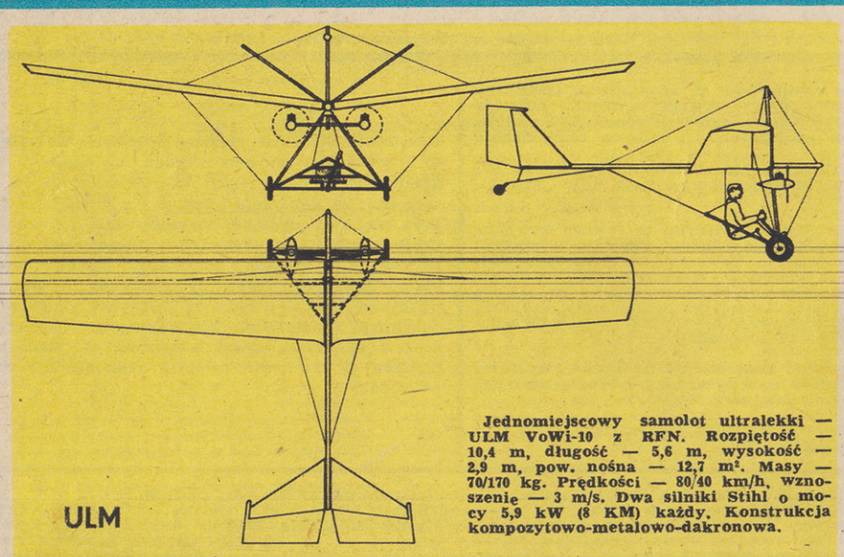
KOSMOS I SZYBOWNICTWO

Zdjęcie chmur przekazane z pokładu satelity meteorologicznego dla potrzeb szybowcowych mistrzostw świata. Odebrano je bezpośrednio w miejscu mistrzostw, w Chateauroux we Francji.



WIEŻA NA KOŁACH

Przewoźna wieża kontroli ruchu lotniczego. Może być podnoszona do wysokości 6 m i ma miejsce dla 3 osób. Jest wyposażona w radiostację KF, UHF i VHF, 7-kanałowy rejestrator i sygnalizatory optyczne. Zasilanie z własnego generatora dieselowsko-elektrycznego. Wieża jest przewidziana do użycia w miejscach klęsk żywiołowych, jako szkoleniowa (równolegle ze stacjonarną) itp.



ULM

Jednomiejscowy samolot ultralekki — ULM VoWi-10 z RFN. Rozpiętość — 10,4 m, długość — 5,6 m, wysokość — 2,9 m, pow. nośna — 12,7 m². Masy — 70/170 kg. Prędkości — 80/40 km/h, wznoszenie — 3 m/s. Dwa silniki Stihl o mocy 5,9 kW (8 KM) każdy. Konstrukcja kompozytowo-metalowo-dakronowa.

PILOTKA ASYSTENTKA

Brytyjskie towarzystwo lotnicze Air UK ma 8 kobiet pilotów — asystentów z licencją pilota prywatnego do pomocy w obsłudze 18-miejscowych samolotów Embraer Bandeirante. Są to asystentki pilotów czynne w kabinie załogi przy starcie, wznoszeniu, schodzeniu i lądowaniu, a w przelocie podające pasażerom kawę, herbatę i keksy. Nie mogą one pilotować w lotach pasażerskich, a tylko w służbowych dla uzyskania m. in. 700 h niezbędnych do otrzymania licencji pilota zawodowego. Mogą też rocznie wylatać 50 h w rejsach regularnych bez pasażerów.

Na zdjęciu 24-letnia pilotka asystentka, która na egzaminie po 14-dniowym kursie uzyskała 92,4 pkt. na 100 możliwych. Ma 1,5 m wzrostu, co też się liczy, bo wysokość kabiny wynosi tylko 1,6 m.

W SP nr 27/1984 na str. 16 w notatce „Na ćwiczeniach" powinno być: ze spadochronem skracającym dobieg.

Zdjęcia i rysunki: „Aviasport", „Drachenfliegermagazin", „Interavia", MALÉV, archiwum.

SP